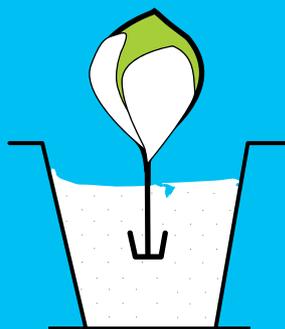
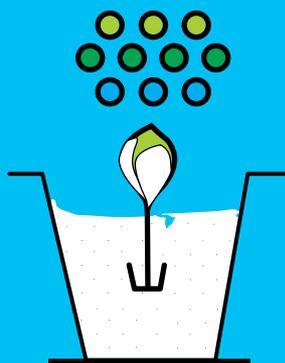


# AMÉNAGEMENT DURABLE DES STATIONS

## RÉFÉRENTIEL D'INNOVATION





# LE MOT DU PRÉSIDENT

## RÉFÉRENTIEL D'INNOVATION

### AMÉNAGEMENT DURABLE DES STATIONS

---

Le littoral aquitain est un des derniers littoraux d'aspect sauvage en Europe atlantique tempérée. Sa chance, c'est d'être la façade d'une région relativement moins peuplée que d'autres : 9 % seulement de la superficie des SCOT est urbanisée ou artificialisée. C'est aussi ce qui fait son attractivité touristique : le parc de logements a plus que doublé en une génération. Tout l'enjeu du développement durable est de maintenir ce difficile équilibre entre qualité de l'espace naturel et attractivité, tout en n'obérant pas le développement local et régional.

Dès son installation, le GIP Littoral Aquitain s'est inscrit dans la démarche du développement durable, affirmée par son Plan de Développement Durable du Littoral Aquitain.

Des réflexions marquées par une approche thématique ou sur périmètre restreint ne permettent pas d'appréhender les enjeux multiples auxquels les territoires littoraux ont à faire face. C'est un des enseignements de l'étude prospective tourisme, et du retour d'expérience sur les travaux de réaménagement des plans plages. Les territoires du littoral évoluent en permanence : trait de côte, variations saisonnières de populations, dynamique démographique. Les projets doivent intégrer toutes ces dimensions, créer de l'emploi, ménager le temps autant qu'aménager les espaces ; c'est ce qu'on entend par un aménagement durable des territoires touristiques.

Se saisir d'un enjeu sans perdre de vue tous les autres a donc été une préoccupation forte des membres du GIP tout au long de l'opération « Aménagement Durable des stations ». C'est en s'appuyant sur cette base que le GIP littoral aquitain a conduit, avec le soutien d'un groupement d'experts<sup>1</sup>, une expérimentation innovante sur 3 territoires tests. C'est grâce au travail très opérationnel mené sur Audenge, Mimizan et Bidart, en confrontant des principes de développement durable aux réalités territoriales, que le référentiel d'innovation a pris forme.

J'ai souhaité que ce référentiel d'innovation donne à voir, propose de nouvelles solutions, inspire les collectivités littorales. Il porte une vision nouvelle de la manière d'aménager, et s'appuie sur des cas pratiques pour stimuler notre imagination.

Généraliser l'expérience que les 3 sites tests ont vécu a été un exercice indispensable pour que le référentiel réponde aux attentes opérationnelles des élus du littoral aquitain. Aujourd'hui, les collectivités sont en première ligne pour mettre en œuvre leurs projets. J'avais à cœur de répondre à leurs problématiques quotidiennes tout en prenant résolument le parti de l'innovation.

Pour rester attractif et fidèle à nos spécificités, il nous faut anticiper les mutations à venir, s'appuyer sur ce qui fait notre attractivité et enclencher une nouvelle étape de l'aménagement.

Les principes d'aménagement durable présentés dans le référentiel doivent dorénavant faire l'objet

---

1 Groupement mandaté par l'agence INterland de Lyon, en partenariat avec Inddigo, Scarabée et Acadie.

d'une large diffusion. Nous devons aussi accompagner les collectivités dans leur mise en œuvre. Cet accompagnement positionne résolument le GIP au service de ses membres et vise à porter des projets spécifiques à chacun des territoires tout en conservant une vision élargie des enjeux.

Trois territoires disposent désormais de projets d'aménagement durable. Avant tout, je souhaite une réalisation rapide des trois projets. Au-delà, ces opérations sont l'amorce d'un changement global, vers une offre durable et renouvelée. Le partenariat littoral doit donc poursuivre ses efforts. Pour le travail finalisé et celui à venir, je tiens à remercier ici les élus et techniciens des collectivités, les services de l'Etat, tous ceux qui se sont impliqués dans cette démarche partenariale, innovante et ambitieuse.

Renaud Lagrave  
Président du GIP Littoral Aquitain

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Renaud Lagrave.

# SOMMAIRE

<b>Introduction : Changement d'époque, changement de référentiel</b> .....	6
La station littorale aquitaine : Un système territorial élargi.....	8
L'innovation : 10 premiers sujets et un même mode d'emploi.....	10
<b>Faire face aux mutations du littoral aquitain en étant à la hauteur de ce qui lui arrive</b> .....	12
1. Environnement : La côte bouge, on doit s'adapter .....	15
2. Tourisme : A chaque station son expérience.....	19
3. Métropolisation : La station vit toute l'année .....	23
<b>Dessiner l'avenir en cultivant les fondamentaux</b> .....	26
4. Destination plein air : L'Atlantique aquitain à ciel ouvert .....	29
5. La plage : Pratiquer l'océan demain.....	33
6. La forêt, le lac : La station littorale dans toute son épaisseur.....	37
<b>Accueillir l'innovation en faisant bouger les modèles</b> .....	40
7.1 Mobilité : En vacances, on oublie sa voiture .....	43
7.2 Accessibilité : Une chaîne multimodale.....	47
8. Patrimoine bâti : Du nouveau avec de l'ancien .....	51
9. Hauts-lieux : Produire les marqueurs de demain.....	55
10. Urbanisation : Les nouveaux principes durables.....	59
<b>Conclusion : Du référentiel littoral au projet local</b> .....	62
<b>Les sites test de Bidart, Mimizan et Audange: Récit d'expériences</b> .....	64

# INTRODUCTION

## CHANGEMENT D'ÉPOQUE, CHANGEMENT DE RÉFÉRENTIEL

---

Chacun en a bien conscience : avec ce siècle a commencé une nouvelle époque pour des pays comme la France et ses régions, avec de nouveaux enjeux, appelant de nouveaux principes, pour le développement et l'aménagement de leurs territoires. **Le littoral aquitain et ses stations sont au front de ces mutations**, à la fois environnementales, économiques et sociétales.

Les stations littorales aquitaines sont nées pour les plus anciennes d'entre elles pendant le Second Empire, à partir de 1860, se sont déployées progressivement durant la première moitié du 20<sup>ème</sup> siècle, puis ont connu une nouvelle phase de développement durant les trente glorieuses, phase dont les orientations de la MIACA ont, à l'époque, constitué le référentiel. Quelques nouvelles stations sont nées ex-nihilo, d'autres communes littorales ou rétro-littorales ont été à leur tour saisies par le tourisme et sont devenues des stations de fait. Aujourd'hui, **une trentaine de stations ponctuent les 270 km de côte aquitaine**.

Considéré dans l'enveloppe géographique des 9 SCOT littorales, **le littoral aquitain regroupe aujourd'hui près de 600 000 habitants, dans 166 communes, sur une bande variable de 30 à 50 km le long de l'Océan atlantique**. C'est, globalement, **un territoire en développement continu depuis 40 ans**, même si ce développement s'est tassé avec la crise<sup>1</sup>.

A la grande diversité de situations des stations littorales correspond une **communauté d'enjeux d'un espace sous pression**. L'objectif du présent référentiel est de lui proposer aussi une communauté de principes, pour en quelque sorte **« aménager le changement » en même temps que « changer l'aménagement »**, ses logiques et ses modèles. Ce référentiel est bâti sur deux crédos :

- Aménager durablement chaque station littorale, c'est faire des choix, prendre des décisions et engager des opérations (aménagement, développement, préservation) qu'on puisse assumer dans la durée, au regard
  - des nécessités environnementales : **vivre en bonne intelligence avec les milieux**
  - des nécessités économiques : **développer les activités, donc l'emploi et la richesse**
  - des nécessités sociales : **permettre aux ménages dans leur diversité de vivre équitablement leur territoire**.
- Assumer les changements qui viennent, c'est **prendre l'initiative des innovations**, pour ne pas se faire imposer des modèles exogènes, mais aussi pour sortir des modèles dont on a hérité et qui sont parfois obsolètes. Sans oublier de **transformer les héritages** en question pour ne pas les laisser demain sur le bord de la route.

Le référentiel d'innovation pour l'aménagement durable des stations littorales aquitaines est présenté en trois parties, toutes prospectives :

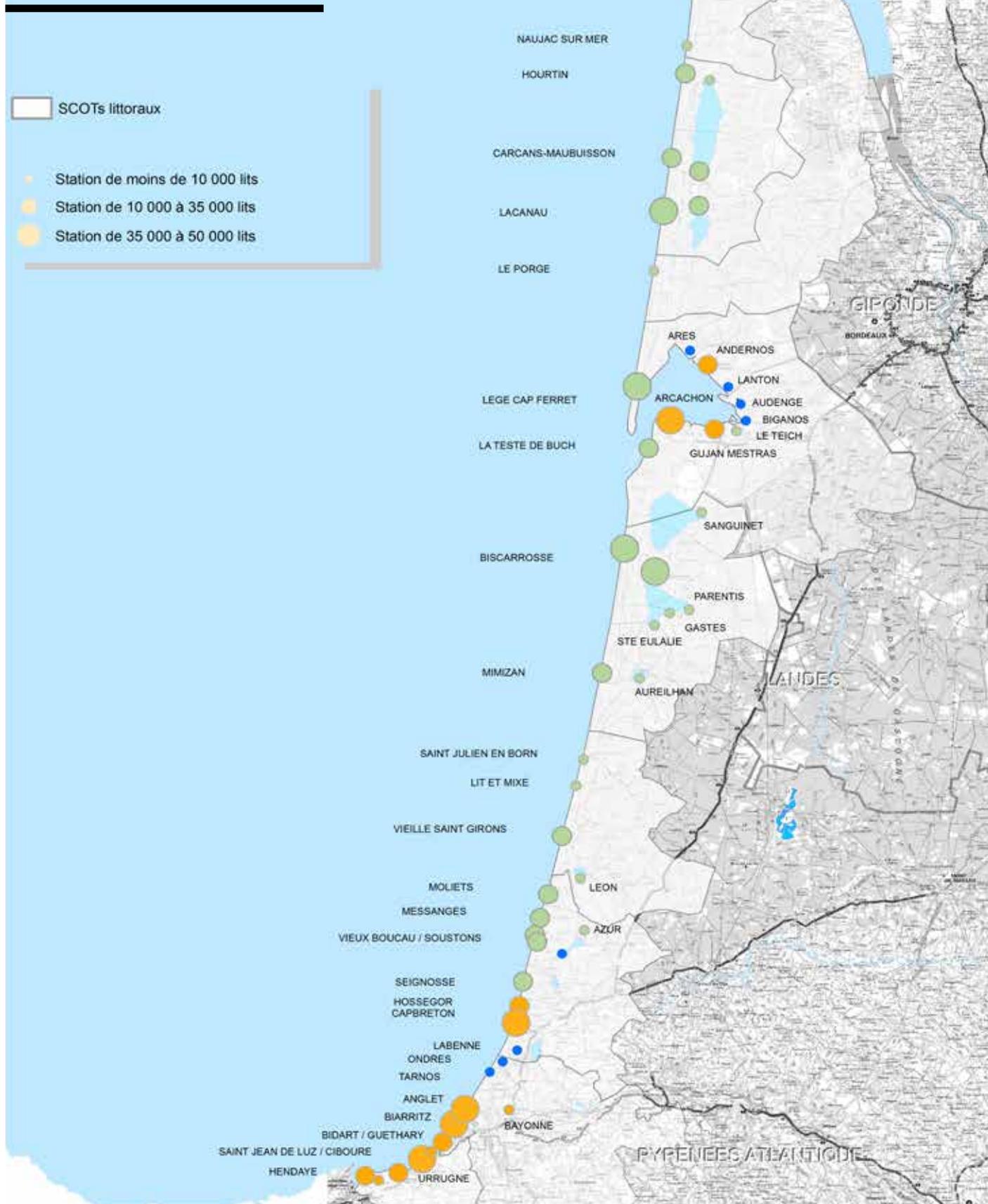
- 1. Prendre en compte les mutations globales aux causes extérieures au territoire, qui vont s'imposer au littoral aquitain et à ses stations.** Le futur est déjà en partie engagé, il s'agit d'en être à la hauteur, c'est-à-dire d'être en mesure de ne pas en subir les conséquences, mais d'en faire des bases d'appui pour de nouvelles orientations de développement et d'aménagement.
- 2. Considérer avec un regard neuf, anticipateur, les ressources les plus fondamentales des territoires des stations littorales.** Le futur n'est pas une page blanche. La durabilité invite à cultiver ce qu'on a et ce qu'on est, pour y trouver de nouveaux bénéfices. Cette « prospective de soi » est aussi légitime que la précédente.
- 3. S'ouvrir à d'autres modèles de développement et d'aménagement que ceux auxquels on s'est habitué.** Non pas qu'ils soient forcément épuisés et dépassés, mais parce que laisser la routine dominer ce serait à coup sûr s'inscrire dans la banalisation. Cette exigence complète la précédente : le futur se construit sur ce qu'on est, mais pas à l'identique.

---

1 Pour un diagnostic détaillé du littoral aquitain : Caractérisation des dynamiques territoriales sur le littoral aquitain, GIP Littoral Aquitain (avec AURBA, AUDAP, et ADAACL), juin 2014.



# LES STATIONS LITTORALES AQUITAINES: UNE TYPOLOGIE



N  
sources: Données INSEE - 2011  
cartographiques : corine land cover 2006, bd carthage IGN  
Réalisation Juin 2015 par le GIP Littoral aquitain

# LA STATION LITTORALE AQUITAINE : UN SYSTÈME TERRITORIAL ÉLARGI

---

L'aménagement durable des stations littorales aquitaines invite avant tout à les considérer dans un environnement élargi :

- parce que **la station n'existe que par son offre d'aménités naturelles**, maritimes, aquatiques, forestières ou autres, et que c'est l'ensemble de ce système qui doit être l'objet de l'attention aménagiste;
- parce que **la station ne fonctionne jamais seule**, mais toujours comme une "place" dans une **grappe multi-communale**, dont l'offre globale de services est essentielle à la station proprement dite ;
- parce que **la station est une destination**, dont il faut aménager et gérer aussi **le parcours, l'accès, les liens** avec l'extérieur, et la place dans un ensemble d'offres et de circulations touristiques très ample.

L'aménagement durable dont il sera question ici **ne se limite donc pas à l'urbanisme de la station**, mais prend en compte **le territoire dans tout son fonctionnement et toutes ses ressources** de développement.

## Les stations de pleine nature, organisées en grappe :

---

ambiance naturelle dominante, activités touristiques liées au trio « plage-forêt-lac », habitat en petits groupes dispersés. Ce sont les stations de la Côte Landaise et du Médoc **et leurs antennes** (notamment dans les plans Plage en secteur d'équilibre naturel- Le Porge, Naujac, ...) qui permettent des accès au littoral hors de la station proprement dite.

## Les stations urbaines de type « riviera » :

---

forte densité du patrimoine bâti, occupation quasi continue du littoral, marqueurs touristiques forts et anciens. Ce sont les stations de la côte basque et une partie de celles du Bassin d'Arcachon.

## Les bourgs et villages rétro-littoraux, stations de fait

---

logique périurbaine dominante, importance des fonctions autres que le tourisme (industrie, agriculture, services), enjeux surtout récréatifs. Ce sont des communes en arrière côte qui ne sont pas nées du tourisme, mais qui sont désormais intégrées dans l'espace touristique global du littoral aquitain.

# L'INNOVATION : 10 PREMIERS SUJETS ET UN MÊME MODE D'EMPLOI

Retenons modestement la définition du Dictionnaire Larousse, rien que la définition mais toute la définition :

« Ensemble du processus qui se déroule **depuis la naissance d'une idée jusqu'à sa matérialisation.** »

« **Processus d'influence** qui conduit au **changement social** et dont l'effet consiste à **rejeter les normes sociales existantes** et à **en proposer de nouvelles.** »

C'est exactement dans cette acception de l'innovation que le présent Référentiel est proposé, à travers dix sujets présentés de façon identique. D'autres sujets pourront être éclairés ultérieurement, en fonction de l'appétit d'innovation des acteurs du littoral aquitain.

## Numéro et titre de fiche



2

TOURISME : A CHAQUE STATION  
SON EXPÉRIENCE

Le 20ème siècle a inventé le tourisme de masse, le 21ème siècle sera celui du tourisme personnalisé. Prendre des vacances, c'est changer de quotidien, à chaque fois de façon différente.

Pourquoi faut-il considérer l'offre touristique, ses produits et ses marchés, comme un levier d'aménagement durable des stations littorales aquitaines ? Parce que les stations qui ne renouvellent pas leur clientèle donc leur image sont des stations qui vieillissent et s'enfoncent dans le déclin. Une station touristique doit, par définition, rester un lieu attractif, un lieu désiré, un lieu de plaisir renouvelé, un lieu d'expériences.

Les trente et quelques stations du littoral aquitain ont chacune leurs atouts et leur spécificité. Mais deux pièges les guettent : le non renouvellement de leur offre, donc de leur aménagement, et la banalisation de cette offre, donc de leur territoire. Aménager durablement la station littorale, c'est lui donner un projet dynamique et spécifique d'attractivité touristique, qui oriente ses choix d'organisation de territoire.

Il ne peut pas y avoir 30 modèles touristiques différents sur la côte, et l'intérieur aquitain doit en être la marque commune. Mais à l'intérieur de cette marque, à chaque station, petite ou grande, urbaine ou de nature, isolée ou intégrée, de proposer une expérience qui lui soit propre, une ambiance particulière, une identité et une culture locales. C'est aussi la diversité entre toutes qui fera l'attractivité globale.

En quelques lignes, les **raisons** pour lesquelles il faut se saisir du **thème proposé** et l'idée directrice pour **y réfléchir**

Déclinaison du sujet et ses enjeux : **de nouveaux principes pour faire autrement**

## Rappel du sujet

### Quelle station ?

De quelle façon cet enjeu se pose en Aquitaine ?

### Cas pratiques

Expérimentations en Aquitaine ou ailleurs.

Certaines expérimentations seront étayées par un **récit fictif** : « »

## 2

### TOURISME : A CHAQUE STATION SON EXPÉRIENCE

Concourir par l'aménagement de la station à produire sa marque touristique spécifique, dépend de son territoire, ses atouts, ses potentiels :

- pour les stations déjà portées d'une forte identité, d'une marque reconnue, chaque touriste vient avant tout faire l'expérience des lieux. La **vigilance patrimoniale** est alors essentielle pour maintenir la qualité et l'attractivité des marqueurs du site. Mais le danger est aussi de figer la station dans son image, de la rendre progressivement, de moins en moins vivante, ouverte et accessible. L'enjeu majeur de l'aménagement en ce cas est de **maintenir le maximum d'espaces publics partout dans la station** et d'en développer les qualités et les services.
- pour les stations dont les marqueurs sont moins forts, voire inexistant, et l'identité encore affirmée, la réaction est faite de chercher à promouvoir un investissement déclencheur. Mais c'est pourtant du territoire et de ses habitants qui viendront les offres d'accueil, de services et d'activités, qui spécifieront le mieux le produit touristique, à condition d'une **recherche généralisée de qualités territoriales**.

#### ET DEMAIN ?

- Demain les vacances se dérouleront massivement chez l'habitant, premier prescripteur d'activités **touristiques** et personnalisera ses offres, y compris par sa résidence d'accueil.
- Demain les centaines de millions de touristes balnéaires choisiront leurs destinations partout dans le monde en fonction **des expériences spécifiques** qu'elles offrent.

#### DES CIRCUITS D'EXPÉRIENCES CO-CONSTRUITS EN TERRE-NEUVE

« Le jour de votre départ vous récupérez les clés d'une voiture et des trois magasins d'articles de pêche vous rendez au 81 de votre village de Saint-Jean à Bonvicoz en passant par Terre Neuve. Votre guide touristique personnalisé vous délivrera un récit, en fonction de vos centres d'intérêt et des périples locaux »

Citizens Cultural Ad-ems, en jouant carcériel combat la personnalisation des produits touristiques liés de nouveaux supports en proposant un cadre de voyage personnalisé, dédié à votre itinéraire sur le profit et les coûts du voyage et en spécifiant sa destination touristique, non plus dans la logique d'une somme de produits, mais par l'offre d'un circuit d'expériences. L'enjeu majeur est donc d'arriver de fait à la spécificité en **co-construisant des chaînes d'activités à l'échelle de territoires élargis**.

### RÉCIT

#### EN 2020, J'IRAI DORMIR CHEZ LES AUIDENGEAIS !

2020 ANNEE FRANÇAISE TOURISME PATRIMOINE CULTUREL TOURISME RURAL PLUS TERRITOIRES RURAUX 2017

COURTESY OF THE FRENCH TOURISM BOARD, PATRIMONY, CULTURE AND RURAL TOURISM, PLUS TERRITOIRES RURAUX 2017, 2017

« Ce week-end, j'ai dormi dans le massif forestier ! » « Moi dans un domaine endigué du Domaine de Cortes ! » « Et moi, chez une artiste près de la Cabane Bleue ! ».

En 2020, c'est désormais possible sur le Bassin d'Arcachon, dans la commune d'Audenge (33). Pour compléter l'offre d'hébergement principale qu'est le camping, la commune d'Audenge a développé un réseau d'hébergements diffus, disséminés sur le territoire. Cette pointe de 20 sites propose une expérience originale de séjour, en immersion dans des environnements authentiques. Leurs formes sont variées : cabane, gîte, domaine, ferme, tente, etc. ; pour correspondre aux différents univers dans lesquels le visiteur est invité à passer une nuit ou plus.

La gestion de ce réseau d'hébergements est prise en charge par un opérateur unique : le Parc Naturel Régional. Il assure le volet marketing, gère les réservations et la commercialisation en direct pour le compte des propriétaires. Depuis quelques années, l'opérateur va plus loin et sensibilise les habitants d'Audenge à la démarche pour augmenter l'offre d'hébergement. De nombreux Audengeais, récemment arrivés dans la commune, ont accepté de faire partie de l'aventure. Pour ces jeunes couples, le système est une façon de s'assurer un complément de revenu, mais aussi de participer à forger l'identité de ce territoire. Et en plus, eux aussi, les ambassadeurs.

Nadia, qui travaille à l'école de cuisine de son village de Bignan propose régulièrement à ses invités de la suivre pour une découverte de la plus grande fabrique de papier d'emballage d'Europe.

Michel, retraité, habitant d'Audenge depuis 40 ans, est passionné par l'histoire de sa commune. Lorsqu'il accueille des visiteurs dans son jardin, régulièrement transformé en mini-camping, il leur parle des légendes liées aux mères à sangues. Car, rituellement pas que près d'un million de sangues pratiquent toujours à Audenge ! Si les bassins sont désormais officiellement ouverts car ils sont exploités par la société Ricampex, l'un des très rares élevages au monde, Michel, profite de son statut d'hôte pour faire partager les anecdotes historiques sur sa commune et ses spécimens si rares !

J'ai dormi dans la cabane bleue

J'ai dormi dans un gîte

J'ai dormi en tente

J'ai dormi dans une ferme de charme

### Bonne pratique

Un exemple concret, en Aquitaine ou ailleurs d'un aménagement / outil innovant pour répondre au défi en question

### Et demain ?

Tendances lourdes, signaux faibles et changements d'orientation des acteurs qui feront évoluer le sujet à horizon 2030

# FAIRE FACE

## AUX MUTATIONS DU LITTORAL AQUITAIN EN ÉTANT À LA HAUTEUR DE CE QUI LUI ARRIVE

Trois phénomènes majeurs dessinent la toile de fond prospective du littoral aquitain **pour la prochaine génération (horizon 2040-50)** :

- **il y aura des modifications importantes du trait de côte.** Certes, elles ont toujours eu lieu, mais elles seront accentuées et seront accompagnées d'événements climatiques aux effets globaux. La forêt et la ressource en eau seront aussi impactées. C'est à **un milieu à coup sûr instable et perturbé** auquel les acteurs du développement durable du littoral aquitain doivent se préparer à s'adapter.
- **il y aura des évolutions importantes du marché touristique.** Le tourisme du 21ème siècle ne sera pas le prolongement mondialisé du tourisme du siècle précédent. Les mutations sociétales transformeront l'acte touristique **à l'inverse du tourisme de masse**, vers plus de services personnalisés et davantage de produits spécifiques, consommés par une société qui vieillit et dont les individus sont soucieux de leur bien-être. C'est un virage dans l'économie touristique que les acteurs du développement durable du littoral aquitain doivent se préparer à négocier.
- **il y aura intégration croissante dans le fonctionnement métropolitain quotidien.** Là aussi, ce n'est pas nouveau, et tout l'enjeu demeurera de préserver un vaste espace de nature à haute qualité environnementale, dans un contexte de fortes sollicitations touristiques, récréatives, résidentielles. Mais il faudra **penser un peu moins « station » et un peu plus « système de territoires »**, pour faire face à des défis de fonctionnement et de développement à de nouvelles échelles.

*1. Environnement : La côte bouge, on sait s'adapter*

*2. Tourisme : A chaque station son expérience*

*3. Métropolisation : La station vit toute l'année*





# 1

---

## ENVIRONNEMENT : LA CÔTE BOUGE, ON DOIT S'ADAPTER

---

On le sait depuis qu'on l'habite, mais on a tendance à l'oublier à chaque époque : le littoral aquitain est un espace en perpétuelle reconfiguration, et l'aménager, c'est d'abord savoir s'y adapter.

---

Aménager durablement les stations littorales aquitaines, c'est faire sien quatre principes clés de l'adaptabilité :

- **La flexibilité** pour suivre les saisons, ne pas se battre contre la nature mais accompagner ses mouvements, encaisser ses aléas (principe de résilience) sans en subir trop lourdement les effets. Et pour cela, concevoir des installations légères, démontables, simples en maintenance, sans empreinte forte, et ce d'autant plus qu'on se rapproche de l'océan.
- **La réversibilité** pour anticiper des évolutions naturelles du littoral à plus longue échéance, prévoir longtemps à l'avance des hypothèses de relocalisation, négocier leur faisabilité, ne pas s'accrocher aux emplacements menacés et savoir reculer autrement que dans l'urgence et la désillusion.
- **La modestie** parce que face à un géosystème aussi puissant que celui du littoral aquitain, il ne faut jamais oublier les limites qu'il signifie à la transformation par l'aménagement. Durer ici, ce n'est pas s'imposer malgré les contraintes, c'est chercher à faire de ces contraintes, des facteurs d'innovation.
- **L'ingéniosité** parce que la logique des écosystèmes naturels peut inspirer le meilleur des progrès en matière d'aménagement urbain littoral. Le mouvement et les cycles de l'eau, du sable, de la biodiversité, doivent inspirer des principes de gestion, voire même de protection de certains sites.

# 1

## ENVIRONNEMENT : LA CÔTE BOUGE, ON DOIT S'ADAPTER

### Aléa érosion côtière à 2020

Aléa faible  
Aléa moyen  
Aléa fort



Les stations littorales aquitaines sont confrontées, du nord au sud, à des exigences d'adaptabilité spécifiques à leurs territoires :

- en situation de côte basse sableuse et/ou de côte haute rocheuse, celle du **repli, temporaire, partiel ou général, du front aménagé**, de la gestion saisonnière plus complexe et plus lourde de la plage, en combinaison avec la **sécurisation accentuée des zones dangereuses**, voire de leur soustraction éventuelle de l'espace touristique, au bénéfice d'autres accès, littoraux ou non.
- partout dans la forêt littorale et à ses abords, nécessité de **l'adaptation des modes de gestion des espaces boisés, tant récréatifs que productifs**, sous la pression d'un changement climatique accéléré.
- dans les bassins versants, particulièrement les systèmes lacustres semi-endoréiques, celle de la **priorisation de la protection des zones humides**, pour s'éviter un jour de douloureux « retours de bâton » (inondation, déficit de ressource en eau).

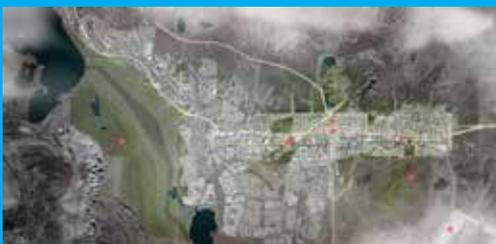


### ET DEMAIN ?

- Demain, la station littorale aquitaine sera en partie démontable sur son front de mer, et chaque station aura son **plan de réversibilité**, pour annoncer ses nouveaux développements durables d'une part, et restituer à l'espace naturel les lieux de nécessaire repli d'autre part, mais aussi les sites où concentrer l'effort de protection dans le cadre d'une stratégie globale du gestion de la bande côtière.
- Demain, les tempêtes hivernales ne seront plus vécues comme des « fins du monde », mais comme des aléas permettant, à chaque épisode, de développer **des réponses innovantes pour les réaménagements comme pour les pratiques littorales**.



### A KIRUNA (SUÈDE) : « COMMENT DÉMÉNAGER MA VILLE ? »



Plan masse de Kiruna avant / après la relocation (credit White Arkitekter)

Sur le Cercle Polaire Arctique, la ville de Kiruna est menacée de disparaître sous la pression de l'exploitation minière du plus grand gisement de fer au monde. La ville a lancé un appel à candidature surréaliste : « comment déménager ma ville ? ». L'agence d'architecture White Arkitekter a désormais la lourde tâche de déménager les 23.000 habitants 3 km plus à l'est, pour former une nouvelle ville. Outre les difficultés techniques liées au climat extrême (jusqu'à -22°C en hiver, avec 6 mois de noir total), le défi que porte ce projet est celui de la **résilience urbaine** : Comment faire en sorte de ne pas bouleverser les modes de vie, les traditions et les usages des habitants ? Comment leur inculquer une « culture du risque » afin qu'ils puissent l'accepter et mieux l'appréhender ?

La vidéo du projet : <https://vimeo.com/97409369>

# BONNES PRATIQUES EN AQUITAINE...

## LES POSTES DE SECOURS MULTIFONCTIONS DE DEMAIN

Le recul du trait de côte menace peu à peu les équipements implantés sur les plages aquitaines, et en premier lieu les postes de secours, au plus près des lieux de baignade. L'érosion naturelle du littoral, articulée aux nouvelles attentes en matière de préservation environnementale imposent aujourd'hui de concevoir des objets **flexibles, souples, intégrés** au paysage.

Les membres du GIP Littoral Aquitain, en partenariat avec l'ONF, ont produit un référentiel technique pour l'élaboration d'un poste de secours innovant en bois, à disposition des collectivités locales.

Six critères ont été définis pour concevoir un poste de secours innovant :

1. le double usage (été/hiver),
2. la modularité (pour répondre à l'évolution du trait de côte),
3. l'intégration paysagère,
4. la fonctionnalité,
5. la conception durable
6. l'analyse économique



Un des enjeux majeurs porté par ce référentiel est celui du **rapprochement avec les acteurs de la filière bois**. Au-delà des postes de secours, d'autres équipements pourraient bénéficier de cette réflexion :

- Les aménagements présents sur les plans plages : bâtiments d'équipements publics (sanitaires ...), commerciaux, associatifs (écoles de surf...),
- Les installations en sites naturels gérés par les conseils départementaux, le Conservatoire du Littoral, l'ONF
- Les hébergements en hôtellerie de plein air (remplacement parc de mobil homes).



# 2

---

## TOURISME : A CHAQUE STATION SON EXPÉRIENCE

---

Le 20<sup>ème</sup> siècle a inventé le tourisme de masse, le 21<sup>ème</sup> siècle sera celui du tourisme personnalisé. Prendre des vacances, c'est changer de quotidien, à chaque fois de façon différente.

---

Pourquoi faut-il considérer l'offre touristique, ses produits et ses marchés, comme un levier d'aménagement durable des stations littorales aquitaines ? Parce que les stations qui ne renouvellent pas leur clientèle, donc leur image, sont des stations qui vieillissent et s'enfoncent dans le déclin. Une station touristique doit, par définition, rester un lieu attractif, un lieu désiré, un lieu de plaisir renouvelé, un lieu d'expériences.

La trentaine de stations du littoral aquitain ont chacune leurs atouts et leur spécificité. Mais deux pièges les guettent : le non renouvellement de leur offre, donc de leur aménagement, et la banalisation de cette offre, donc de leur territoire. Aménager durablement la station littorale, c'est lui donner un projet dynamique et spécifique d'attractivité, qui oriente ses choix d'organisation de l'espace, y compris pour une société de seniors de plus en plus nombreux et aux capacités de plus en plus différenciées.

Il ne peut pas y avoir 30 modèles touristiques différents sur la côte, et l'Atlantique aquitain doit en être la marque commune. Mais à l'intérieur de cette marque, à chaque station, petite ou grande, urbaine ou de nature, isolée ou intégrée, de proposer une expérience qui lui soit propre, une ambiance particulière, une identité et une culture locales. C'est aussi la diversité entre toutes qui fera l'attractivité globale.

# 2

## TOURISME : A CHAQUE STATION SON EXPÉRIENCE

**Concourir par l'aménagement de la station à produire sa marque touristique spécifique, dépend de son contexte, ses acquis, ses potentiels :**

- pour les stations déjà porteuses d'une forte identité, d'une empreinte, chaque touriste vient avant tout faire l'expérience des lieux. La **vigilance patrimoniale** est alors essentielle pour maintenir la qualité et l'attractivité des marqueurs du site. Mais le danger est aussi de figer la station dans son image, de la rendre progressivement de moins en moins vivante, ouverte et accessible. L'enjeu majeur de l'aménagement en ce cas est de **maintenir le maximum d'espaces ouverts partout dans la station** et d'en développer les qualités et les services.
- pour les stations dont les marqueurs sont moins forts, voire inexistants, et l'identité moins affirmée, la tentation est forte de chercher à promouvoir un investissement déclencheur. Perspective légitime, mais c'est tout autant du territoire et de ses habitants que viendront les offres d'accueil, de services et d'activités. Ce sont elles qui spécifieront le mieux le produit touristique, à condition d'une **identification préalable des potentiels du territoire**.

D'une façon générale, demain plus que jamais le territoire dans toutes ses composantes sera en tant que tel le produit touristique attractif. Quitte à ce que les territoires s'organisent **en grappe pour faire valoir des qualités complémentaires**.



### ET DEMAIN ?

- Demain les vacances se dérouleront de plus en plus fréquemment chez **l'habitant, premier prescripteur d'activités touristiques** qui personnalisera ses offres, y compris par sa résidence d'accueil.
- Demain les centaines de millions de touristes balnéaires choisiront leurs destinations partout dans le monde en fonction **des expériences spécifiques, voire uniques** qu'elles offriront.



### DES CIRCUITS D'EXPÉRIENCES CO-CONSTRUITS EN TERRE-NEUVE

« Le 1er jour de votre périple vous récupérez les clés d'une voiture et des trois maisons côtières où vous serez hébergé au fil de votre voyage, de Saint-Jean à Bonavista en passant par Terre Neuve. Votre guide touristique personnalisé vous dessine un circuit, en fonction de vos centres d'intérêts et des pépites locales.»

Caperace Cultural Adventures, voyageur canadien, conduit la personnalisation des produits touristiques vers de nouveaux sommets, en proposant un carnet de voyage personnalisé, réalisé à partir d'un questionnaire sur le profil et les goûts du voyageur et en spécifiant sa destination touristique, non plus dans la logique d'une palette de produits, mais par l'offre d'un circuit d'expériences. L'enjeu soulevé est grand : donner de l'air à la spécificité en **co-construisant des chaînes d'activités à l'échelle de territoires élargis**.

# RÉCIT



## EN 2020, J'IRAI DORMIR CHEZ LES AUDENGEAIS !

RÉCIT INSPIRÉ PAR LES TRAVAUX D'INTERLAND / ACADIE / SCARABÉE / INDDIGO POUR LA MISSION AMÉNAGEMENT DURABLE DES STATIONS DU LITTORAL AQUITAIN- PROPOSITIONS ISSUES DU VOLET PROGRAMMATION-2013-2014



« Ce week-end, j'irai dormir dans une cabane en forêt ! » « Moi dans le Château du Domaine de Certes ! » « Et moi chez une artiste ! ».

En 2020, c'est désormais possible sur le Bassin d'Arcachon, dans la commune d'Audenge (33). Pour compléter l'offre d'hébergement principale qu'est le camping, la commune d'Audenge a développé un réseau d'hébergements diffus, disséminés sur le territoire. Cette palette de 20 sites propose une expérience originale de séjour, en immersion dans des environnements authentiques. Leurs formes sont variées (cabane, gîte, domaine, tonne, tente, etc.), pour correspondre aux différents univers dans lesquels le visiteur est invité à passer une nuit ou plus.

La gestion de ce réseau d'hébergements est prise en charge par un opérateur unique : l'Office du Tourisme Intercommunal du Bassin d'Arcachon. Il assure le volet marketing, gère les réservations et la commercialisation en direct pour le compte des propriétaires. Depuis quelques années, l'opérateur va plus loin et sensibilise les habitants d'Audenge à la démarche pour augmenter l'offre d'hébergement. De nombreux Audengeais, récemment arrivés dans la commune, ont accepté de faire partie de l'aventure. Pour ces jeunes couples, le système est une façon de s'assurer un complément de revenu, mais aussi de participer à forger l'identité de ce territoire. Ils en deviennent, eux aussi, les ambassadeurs.

Nadia, qui travaille à l'usine de cellulose de pin dans la commune voisine de Biganos, propose régulièrement à ses invités de la suivre pour une découverte de la plus grande fabrique de papier d'emballage d'Europe.

Michel, retraité, habitant d'Audenge depuis 40 ans, est passionné par l'histoire de sa commune. Lorsqu'il accueille des visiteurs dans son jardin, régulièrement transformé en mini-camping, il leur parle des légendes liées aux mares à sangsues. Car, n'oublions pas que près d'un million de sangsues prospèrent toujours à Audenge ! Si les bassins sont désormais difficiles d'accès car ils sont exploités par la société Ricarimpex, l'un des très rares éleveurs au monde, Michel, profite de son statut d'hôte pour faire perdurer les anecdotes historiques sur sa communes et ses spécimens si rares !



J'irai dormir dans le massif forestier



J'irai dormir au château



J'irai dormir chez un artiste



J'irai dormir dans une tonne de chasse



# 3

## MÉTROPOLISATION : LA STATION VIT TOUTE L'ANNÉE

La notion de « station » date en France du Second Empire. Malgré son intérêt patrimonial, elle ne rend plus entièrement compte de la réalité de la vie des sites touristiquement attractifs

La « grande transhumance » qui débute l'été se produit toujours, avec son pic de fréquentation qui met la station en effervescence pendant un mois, rarement plus. Mais le reste de l'année, ce n'est plus le désert, dans la majeure partie des stations aquitaines : les populations permanentes augmentent presque partout. La station devient ville, et demain davantage encore.

Durable ou saisonnière ? Toutes les stations touristiques du monde sont confrontées au défi de la saisonnalité. Les populations qui, par leurs activités, vivent très fortement au rythme des saisons, savent que ce défi n'est pas insurmontable. Il implique une logique de fonctionnement modulable, un ajustement des réponses aux besoins variables dans l'année. Mais à cette capacité s'en ajoute désormais une autre : celle d'organiser aussi la permanence des services pour une population résidente croissante.

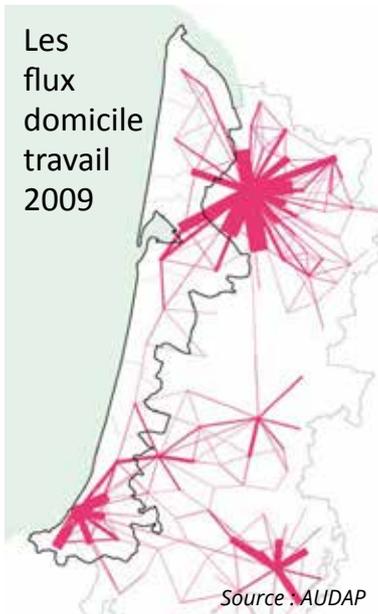
Dès lors, aménager durablement la station c'est :

- Assurer d'abord la qualité **des services locaux intercommunaux** tout au long de l'année, gage d'un étalement possible de la période de fréquentation.
- Encaisser le pic de fréquentation et ses effets de crue en s'appuyant sur **des ressources saisonnières extérieures au territoire, à négocier avec les territoires émetteurs**, qui eux se vident à la même période.

Dans les deux cas, le maître mot de la « saisonnalité durable » est : **mutualisation !**

# 3

## MÉTROPOLISATION : LA STATION VIT TOUTE L'ANNÉE



Les stations littorales aquitaines vivent la saisonnalité différemment, selon leur plus ou moins grande proximité avec un des deux systèmes métropolitains, Bordeaux au nord, Bayonne-Anglet-Biarritz au sud. L'extension des grandes aires urbaines ne s'est jamais démentie depuis qu'on les mesure, et la portée des migrations quotidiennes domicile-travail continue de croître, ce qui « périurbanise » un nombre croissant de stations. Entre les deux pôles émetteurs cependant, au centre de la côte landaise, et sur la côte médocaine, le « hors-saison » est encore une réalité. Quoi qu'il en soit, partout le pic de fréquentation défie les capacités propres de la station. Y répondre par l'aménagement c'est :

- organiser la mutualisation de services à l'échelle du territoire, et très au-delà lorsque nécessaire, par des **conventions saisonnières entre opérateurs publics** (gestion des déchets, personnels de sécurité, propreté urbaine, hébergement des saisonniers).
- pratiquer le **chrono-aménagement**, c'est-à-dire les usages variables des lieux sous pression, par des règles adaptées.



### ET DEMAIN ?

- Demain, chaque station organisera son « **projet d'aménagement temporel** » comme elle définit déjà son projet d'aménagement spatial, avec un diagnostic, des principes et objectifs, des secteurs ou moments d'intervention et des règles d'accès et d'usages.
- Demain, chaque station s'appuiera sur un **contrat de réciprocité** avec un territoire proche ou lointain, émetteur d'usagers touristiques et récréatifs.
- Demain, une part croissante des résidences secondaires (aujourd'hui 30 % du parc total à l'échelle des 9 SCOT) **basculera en résidences principales** à l'initiative des propriétaires retraités ou bailleurs.



### ENTRE MER ET MONTAGNE, MÉTROPOLE ET LITTORAL, VERS DE NOUVELLES COOPÉRATIVES D'ÉQUIPEMENTS ?

Depuis quelques années, en juillet et en août, des navettes FUN BUS sont mises à disposition des touristes de la Tranche sur Mer (85) pour rallier le centre de la station aux plages.

La saison estivale terminée, ces mêmes navettes font route vers Avoriaz, où elles sont utilisées de décembre à mars pour assurer les déplacements des skieurs de la station de Haute-Savoie. Si l'initiative provient d'une société de transport privée, elle souligne l'enjeu de la mutualisation d'équipements pour répondre aux défis de la saisonnalité.

**Comment penser des coopératives de mutualisation d'outils en fonction des saisons ? Comment proposer des coopératives de ressources métropole / littoral ?**

## RÉCIT



### EN 2020, A BIDART, LA STATION VIT TOUTE L'ANNÉE GRÂCE AUX PÉRIURBAINS

RÉCIT INSPIRÉ PAR LES TRAVAUX D'INTERLAND / ACADIE / SCARABÉE / INDDIGO POUR LA MISSION AMÉNAGEMENT DURABLE DES STATIONS DU LITTORAL AQUITAIN- PROPOSITIONS ISSUES DU VOLET PROGRAMMATION-2013-2014



Article publié dans la revue « Tourisme 2040 » :

*Bidart, le « village basque sur la mer »... Ce n'est plus tout à fait vrai lorsque la petite ville de 10 000 habitants se transforme en ville de plus de 40 000 habitants au mois d'août.*

*Bidart n'est pas une station touristique autonome, c'est la porte sud d'une agglomération qui a franchi les 200 000 habitants en 2020 (Côte Basque Adour), à l'interface avec une autre agglomération de taille (Sud Pays Basque), elle-même intégrée à un ensemble métropolitain plus puissant encore, l'Eurocité Donostia- Bayonne.*

*Face à la saturation des espaces littoraux de ce « village métropolitain » en saison estivale, la collectivité est partie à la conquête de la profondeur du territoire communal. L'enjeu était de donner une valeur collective aux territoires « de l'intérieur », pour en faire des sites d'appui à l'organisation de l'espace, au même titre que ceux de la partie littorale agglomérée.*

*La vallée de l'Uhabia était un vecteur de projet idéal. Avec les communes rurales du bassin versant, Arcangues (communauté de communes d'Errobi), Arbonne et Ahetze (agglomération sud Pays-Basque), la commune de Bidart a entrepris l'aménagement de la vallée ouest-est qui relie la plage aux activités de l'intérieur.*

*Hier sous-investi, ce secteur concentre aujourd'hui les efforts d'aménagement et d'animation, pour devenir un lieu de partage et de convivialité, pensé avant tout pour les habitants, mais qui convient, par extension, tous les touristes, en particulier les usagers des différents campings présents le long de la vallée.*

*Les berges de l'Uhabia sont devenues des supports naturels pour des nouveaux cheminements d'itinérance douce. C'est une invitation à découvrir les quartiers et les villages de l'intérieur, de Bassilour jusqu'à Arbonne. La programmation est dédiée aux loisirs, en particulier sur l'embouchure, à la pratique sportive quotidienne (parcours de jogging, pistes cyclables, terrain de pelote), mais aussi à la déambulation, grâce à une promenade scénarisée valorisant le patrimoine local. En suivant le mouvement impulsé par Donostia / San-Sebastian, capitale européenne de la culture il y a 3 ans, en 2016, les communes de l'Uhabia ont mis en place une programmation culturelle au sens large : artistique, culinaire, patrimoniale, faisant écho au patrimoine basque, d'hier et d'aujourd'hui.*

*Les parcours urbains, enrichis grâce à l'installation d'œuvres d'art, temporaires ou définitives, permettent aux habitants de Bidart, de l'arrière-pays rural, mais également de l'agglomération franco-espagnole toute entière de devenir voyageur dans leur propre ville.*

# DESSINER L'AVENIR EN CULTIVANT LES FONDAMENTAUX

---

La **plage** à l'infini, la **dune** aux aspects sauvages, la **pinède** à nulle autre pareille, un **lac** pour d'autres pratiques aquatiques : tout est là, tout commence par ces puissants **marqueurs de la destination** « Atlantique aquitain ». Ce géo-système « plage-dune-forêt-lac », et ses écosystèmes, sont **autant naturels que construits** et patiemment entretenus par les sociétés locales. Ils sont à la fois **évolutifs**, sur le temps long, et **instables**, dans le temps court, au gré des aléas naturels ou d'erreurs de gestion humaine. Ils demeurent les fondamentaux du système touristique. Sans eux, il n'y aurait pas de stations littorales.

Pour ces stations, tout l'enjeu du développement durable consiste à préserver ces fondamentaux, les cultiver précieusement pour qu'ils puissent rendre les services. Mais dans le même temps, il ne peut s'agir de figer par l'aménagement et la gestion des espaces naturels qui seraient les coulisses de la station, comme étrangers à elle. Il s'agit au contraire de **multiplier les liens entre la station et son espace naturel**, en particulier sa forêt, son système hydrographique (les courants, fleuves et lacs) et le linéaire côtier dans son ampleur. Non pour envahir partout la nature et perturber ses logiques, mais pour en renforcer les qualités en en diversifiant les usages. Ici comme ailleurs, **la nature, c'est ce qu'une culture en fait.**

*4. Destination plein air : l'Atlantique aquitain à ciel ouvert*

*5. La plage : pratiquer l'océan demain*

*6. La forêt, le lac : la station littorale dans toute son épaisseur*





# 4

## DESTINATION PLEIN AIR : L'ATLANTIQUE AQUITAIN À CIEL OUVERT

L'hygiénisme d'antan, le climatisme, voire le naturisme, sont devenus l'écotourisme et la quête de pratiques récréatives, apaisées ou sportives. Mais c'est toujours de plein air dont il s'agit.

Plus la société est urbaine, plus son cadre de vie se technicise et « s'artificialise », et plus elle aspire à pouvoir, de temps à autre, retrouver et **vivre la pleine nature, sa matérialité vivante, ses rythmes, ses contraintes, son esthétique, sa profondeur, sa dimension sauvage**. L'Atlantique aquitain, immense en Europe par son ouverture océanique, son massif forestier exceptionnel, la faible densité d'occupation donc d'urbanisation, offre cette ambiance rare et de plus en plus vitale, comme un spectacle permanent auquel on accède le temps des vacances.

Mais la pratique du plein air requiert des **règles collectives**, des **aménagements doux et légers**, une technicité particulière qui joue avec les logiques naturelles et recherche une **empreinte minimale**. On n'a pas fini d'innover pour proposer :

- de **nouvelles façons d'habiter**, en vacances ou en week-end, plus près de la nature, dans un confort adapté et insolite, voire éphémère ;
- de **nouvelles pratiques de mobilité active**, pour circuler le plus possible en plein air et renoncer un temps aux habitacles fermés et motorisés ;
- de **nouvelles réponses aux besoins en services collectifs et en gestion** (distribution de l'eau et de l'énergie, assainissement, gestion des déchets, éclairage public, propreté, entretien de l'espace public), plus attentives à leur insertion dans les écosystèmes.

# 4

## DESTINATION PLEIN AIR : L'ATLANTIQUE AQUITAIN À CIEL OUVERT

- Les stations déjà qualifiées de pleine nature, dont les stations MIACA, sont au cœur de l'enjeu. A elles d'être les **laboratoires de l'innovation** dans les domaines évoqués. Elles ont tout intérêt à **travailler en réseau** dans cette optique.
- Les stations les plus urbaines ont un potentiel de pleine nature plus limité : il est d'autant plus précieux, et doit être d'autant plus valorisé. Le **maintien de poches de pleine nature**, gérée de façon très écologique, a le même potentiel d'image et d'attractivité, que le patrimoine bâti, pour les stations de type « riviera » de la côte basque et du bassin d'Arcachon. L'aménagement durable de la station appelle la **sanctuarisation intelligente de ces poches**, c'est-à-dire ouvertes aux usages, mais entièrement dédiées à la protection de l'espace naturel.
- Les bourgs et petites villes littoralisés, stations de fait mais au potentiel touristique plus récent, n'ont pas la même problématique. Leur nature peut être plus agricole et périurbaine (parcs et jardins). L'objectif est alors de **définir une trame de nature**, pour structurer de façon diffuse, au gré des **réseaux vert et bleu**, les pratiques de plein air que les citadins et les touristes viendront chercher, même de façon ordinaire.

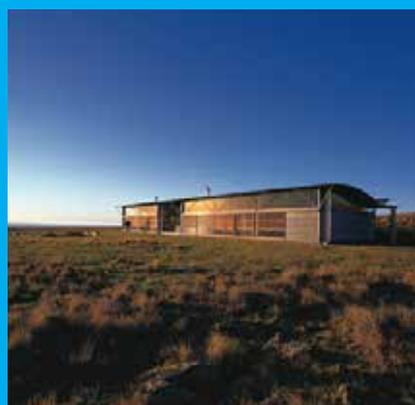


### ET DEMAIN ?

- Demain, les stations ne seront plus des petites bulles urbaines confinées dans un vaste espace naturel peu circulable et fréquentable, mais des **bases d'accès à des réseaux de pratiques et d'usages** qui innoveront en profondeur l'espace du plein air.
- Demain, on aura remplacé le camping et le caravanning du 20ème siècle, par toute une **architecture écologique et éphémère** qui permettra d'habiter en plein air sans perturber les milieux.



### SEJOURNER EN PLEIN AIR : DE NOUVEAUX MODÈLES DE CABANES HABITÉES EN AUSTRALIE



« Séjourner derrière la dune sans construire en dur, c'est possible ? » En Australie, l'architecte Glenn MURCUTT, adepte du fonctionnalisme écologique, construit des cabanes sur-mesure pour s'intégrer dans des environnements fragiles. Totalement préfabriquée près de Sydney, la cabane Marika-Alderton, installée sur pilotis, est un exemple rare d'optimisation du climat pour limiter la trace écologique d'une construction. Sur ce territoire soumis aux ouragans et cyclones, à des étés humides et à des hivers secs,... cette cabane a été dessinée comme un prototype, capable de prendre en compte les vents, la course du soleil pour minimiser les déperditions de chaleur et maximiser l'apport de lumière en préservant de la surchauffe.

# RÉCIT



## EN 2030, DES CAMPINGS 100% RÉVERSIBLES EN AQUITAINE



Chaque été, pendant la saison touristique, des campings 100% réversibles fleurissent dans l'arrière-pays littoral aquitain. Ces petits ensembles « à taille humaine » sont implantés en milieux forestiers, sur des lisières aménagées de façon temporaire.

Il y a 10 ans à peine, l'offre d'hôtellerie de plein air était marquée par la présence massive et anarchique de mobiles-homes sur les terrains de camping. La plupart des grands opérateurs privés suivaient peu ou prou le

modèle du camping-club, alignant des mobiles-homes autour de grands centres aquatiques, dans des campings situés plutôt sur le littoral ou dans les grandes zones touristiques.

Aujourd'hui, beaucoup d'opérateurs aquitains prennent le contre-pied en misant sur un retour aux sources du camping. Leur positionnement est celui de campings "nature", respectueux de l'environnement. L'aménagement est pensé pour laisser le moins de trace possible sur l'environnement : on favorise les emplacements nus, les locatifs en "toile et bois" par rapport aux mobil-homes et l'intégration paysagère.

Différents types d'hébergements ont été inventés : des tentes « volantes », tendues en hauteur, grâce à des systèmes de sangles, des roulottes individuelles à base de résine plaquée sur des remorques, prête à se déplacer aux quatre coins des terrains, et jusqu'à des cabanes en pin, non traité, perchées dans les arbres.

Certains modèles favorisent des modes de recyclage inédits. Des caravanes hors d'usage sont transformées en petits cocons individuels. Des dortoirs pour enfants sont réalisés avec des échafaudages et des palettes, via une composition en kaléidoscope qui alterne lits et rangements individuels. Chaque année, le dortoir est végétalisé dans les semaines qui suivent son installation.

Ces prototypes sont développés grâce à des partenariats entre l'ONF, les écoles d'architecture et de design de la Région, les opérateurs du tourisme de plein air.

La plupart de ces campings disparaissent une fois la saison terminée : les toiles de tentes sont repliées, les yourtes démontées, les piscines naturelles laissées en l'état.



# 5

## LA PLAGE : PRATIQUER L'OCÉAN DEMAIN

Toutes les stations n'ont pas de plage, mais lorsque c'est le cas, la plage est le moteur de la station, le haut-lieu des vacances, là où tout peut et va se réinventer. Qu'est-ce « qu'aller à la plage » dans 30 ans ?

Un **minimum d'aménagement**, un **maximum de management** : tel est l'enjeu « plage » pour les stations littorales aquitaines, aujourd'hui déjà et demain plus encore.

Un compromis d'usages a cours actuellement, qu'il faut réinterroger : une fraction somme toute infime de la plage est sécurisée et ouverte à tous les usages, au droit de la station et de ses accès aménagés ; au-delà et de part et d'autre, c'est l'espace non surveillé, laissé à la responsabilité des usagers... La plage atlantique, c'est aussi cet infini de liberté, loin des contrôles et des règles d'usages.

Mais ce partage n'est pas durable : sur la partie dûment gérée, les usages s'entrechoquent, la pression monte l'été, la compétition entre opérateurs de loisirs et gestionnaires devient aigüe, les services communaux sont sur-sollicités, **la saturation menace parfois la qualité de l'espace**, d'autant plus qu'il est fragilisé par les modifications du trait de côte.

Hors du périmètre surveillé, les pratiques se développent et s'étirent, qui appellent à leur tour de la régulation, y compris entre deux communes, mais **la station ne tire pas vraiment parti de ce potentiel d'usages nouveaux**.

Comment pratiquera-t-on la plage demain, et comment la station doit-elle **faire évoluer son métier « d'opérateur de plage »**, au regard d'éventuelles nouvelles pratiques ?

# 5

## LA PLAGE : PRATIQUER L'OCÉAN DEMAIN

Récréation, contemplation, consommation, compétition, observation... la plage est un peu tous ces possibles, en fonction de sa matérialité, sa configuration marine, sa position dans la station, etc. C'est de la **diversité des usages possibles** de la plage que chaque station tire son attractivité. Tout n'est pas envisageable partout, mais tout le linéaire côtier n'est pas utilisé comme il pourrait l'être.

- Les stations de pleine nature vont devoir **étirer leur aire d'action**, mais elles ne pourront le faire seules et sans les propositions portées par les opérateurs des pratiques diverses.
- Les stations urbaines ont désormais entièrement intégré la plage (et plus largement la côte) dans l'espace public urbain avec la diversité de pratiques qui le caractérise. L'enjeu ici est d'**empêcher que l'espace public ne finisse par effacer l'espace naturel**.
- le bord d'eau n'est pas partout la plage et son potentiel balnéaire : autour du Bassin d'Arcachon, des étangs et des courants, la rive a une fonction patrimoniale et esthétique primordiale ; le bord d'eau est un paysage et une histoire qu'il faut mettre en valeur et donner à voir résolument.



### ET DEMAIN ?

- Demain, **chaque plage aura son offre de services**, même discrète et légère : bases arrières d'observation faunistique rétro-littorale sur la dune, information en ligne sur les courants côtiers et la sécurité, véhicules de transport électrique gratuit par petits groupes pour s'éloigner de la station, pratiques de glisse diverses, zones de silence absolu, espace dédié au Land Art, etc. Une plage = une expérience.
- Demain, « **l'entre-deux-plages** » sera **géré en commun par les communes concernées**, pour y accueillir de nouvelles pratiques sous la responsabilité des opérateurs en concession (clubs et écoles de sport, associations, etc.), et pour en définir les règles d'accès.



### EN AQUITAINE, SCHÉMA PLAN PLAGE ET EXPÉRIMENTATIONS INNOVANTES



Face à chacun des enjeux pensés dans le Schéma Plan Plage pour favoriser l'accès au littoral aquitain tout en préservant l'environnement, correspondent aujourd'hui des expérimentations :

- 1 Assurer la sécurité des sites et la protection des personnes - Expérimentation postes de secours innovants en bois
- 2 Garantir la préservation des espaces naturels et les caractéristiques paysagères du site- Appel à projet national sur la relocalisation
- 3 Assurer la gestion environnementale du site - Expérimentation « zones d'accueil ONF sans poubelles » pour encourager le retour des déchets chez les usagers.
- 4 Développer et encourager les modes de déplacements doux et la mise en place de solutions alternatives à la voiture et maîtriser les flux- Expérimentation gestion des flux et capteurs intelligents
- 5 Améliorer la qualité de l'accueil du public- Les Plans Plages nouvelle génération
- 6 Gérer les pratiques et animations sportives et pédagogiques- Arrêté municipal- Réglementation des activités nautiques- Messanges

## RÉCIT



### EN 2030, TOUTES LES PLAGES DU LITTORAL AQUITAIN SERONT COUVERTES PAR UNE INFORMATION NUMÉRIQUE...



Natif de Bordeaux, Joachim pratique la glisse depuis des années sur le littoral aquitain. Il y a 20 ans sa pratique se limitait essentiellement au surf. Depuis, il en a vu passer des nouvelles vagues... Après le wind-surf, le kite-surf et le longboard, il s'est initié au boll-surf. Dans son immense boule de silicone qui roule sur l'écume, il parcourt l'eau en courant et se laisse tourbillonner au gré des vagues.

« La bible du boll-surfer, c'est ça », explique t'il en montrant son

téléphone. Dessus, il a installé #paslameraboire, une application mobile qui couvre d'informations numériques toutes les plages du littoral aquitain.

Le profil de Joachim est bien rempli. Il est un membre actif, reconnu, de la communauté des boll-surfers. Il participe régulièrement à alimenter le site et est devenu une référence depuis qu'il a posté des vidéos d'une performance spectaculaire à Hendaye.

« Ma copine l'utilise pour savoir quelle est la fréquentation des plages, où sont les baignes et à quelle température est l'eau. Moi, c'est en partie grâce à ce joujou que je trouve vite les bons spots ! ». En trois clics, l'appli lui donne un portrait détaillé des meilleurs endroits : les horaires des sets, la fréquentation des zones réservées, la marée, la longueur des tubes, la distance à parcourir pour franchir la barre et atteindre le large, etc.

« Aujourd'hui, direction Lacanau ! ». Joachim cherche le meilleur itinéraire. Rien de plus facile : son boll-surf se plie facilement et le covoiturage s'est répandu depuis que #paslameraboire existe. « Ils sont nombreux à avoir repéré le spot, on dirait : 27 véhicules partent vers Lacanau ce matin ! ».

Son conducteur s'appelle Jules. Il est véliplanchiste et lui aussi est un adepte de l'application. Son appli est configurée pour lui donner la fréquentation de la plage côté sable. Il déposera Joachim à Lacanau mais s'arrêtera à Carcans, un peu plus au nord, car la plage est aujourd'hui réservée aux sports de sable. « Pas un seul touriste pour se mettre sous nos roues ! » sourie t'il. Pendant qu'il conduit, Jules demande à Joachim de lui réserver une place en ligne pour se garer facilement en arrivant à Carcans et de lui louer une planche à voile pour l'après-midi.

Joachim le presse d'accélérer, il a reçu une alerte : un spot de grande taille aura lieu dans 23 minutes et la barre est à 25 mètres ! Juste à temps, il enfle son lycra, s'installe dans sa boule de silicone et court.

Quelques heures plus tard, Joachim sort de l'eau et consulte son application sur son téléphone waterproof : la durée de sa session, le nombre de vagues prises, la part des belles figures, l'état de la wax sur le silicone, l'énergie dépensée, la progression de ses performances : tout y est !

Avant de partir, il prend quelques photos pour alimenter le site, inscrit ses impressions pour ses followers, met une note sur la qualité du spot et s'empresse de repartir. #paslameraboire lui indique des embouteillages sur le chemin du retour.



# 6

---

## LA FORÊT, LE LAC : LA STATION LITTORALE DANS TOUTE SON ÉPAISSEUR

---

Il y a 40 ans, la MIACA innovait par le principe de station rétro-littorale. La greffe n'a pas pris partout, mais l'enjeu demeure : la station littorale aquitaine, c'est aussi sa forêt et parfois son lac.

---

Le grand massif forestier artificiel des Landes de Gascogne est d'abord et avant tout un espace productif. Mais sa superficie d'un million de mètres carrés peut tolérer parfois des usages diversifiés, et une frange de la forêt littorale est d'ores et déjà traitée en site récréatif et paysager, indispensable en outre pour fixer la dune et réguler les équilibres hydriques. Les lacs sont, pour leur part, des milieux très fragiles, dont les fonctionnements accentuent la sensibilité aux impacts anthropiques.

Pour autant, les forêts et les lacs donnent-ils tout leur potentiel touristique et comment faire pour que les aménagements les concernant exploitent ce potentiel, sans perturber les logiques économiques ou écologiques ?

- La station littorale doit trouver son épaisseur, mais en restant **dans les marges et lisières forestières et lacustres**, par des aménagements discrets et légers.
- Un aménagement durable doit y décliner les principes déjà rencontrés (**flexibilité, réversibilité, modestie, ingéniosité**) et s'ouvrir en outre à **l'expérimentation** (cf. fiche 1).
- L'expérimentation peut porter sur **l'habitat éphémère et temporaire**, mais aussi sur les **pratiques récréatives ou sportives**, les ressources du milieu à promouvoir (**bois et senteurs ; biodiversité**), la **mobilité** et ses **parcours**.

# 6

## LA FORÊT, LE LAC : LA STATION LITTORALE DANS TOUTE SON ÉPAISSEUR

Les entités éco-paysagères



Source : GIP Littoral Aquitain 2014

Des forêts, des lacs, mais aussi des **courants**, des **petites vallées littorales** comme à Bidart, des **deltas** comme celui de la Leyre, des **corniches** majestueuses au Pays basque, sans oublier des lagunes aux milieux et aux paysages exceptionnels, comme le bassin d'Arcachon : la **diversité des ambiances** est plus grande que l'image dominante de l'Aquitaine atlantique ne le donne parfois à lire.

L'essentiel, pour chaque station, dans le contexte qui lui est propre, est de ne pas enfermer la perspective touristique dans l'offre balnéaire, qui est certes moteur, mais pas exclusive. Mais pour élargir l'offre du territoire, il faut en **aménager les accès, les points de vue, les parcours, et les paysages**, autant que l'espace bâti de la station proprement dite.



### ET DEMAIN ?

- Demain, la station littorale aquitaine sera aussi une « **station touristique forestière** » et/ou « **une station touristique lacustre** », en même temps qu'une destination balnéaire.
- Demain, **chaque station aura son espace naturel remarquable**, en complément de son front de mer et de son cœur commercial, et à égalité d'attractivité.



### NOUVELLES ZONES DE BIVOUAC AU QUÉBEC



Depuis 2007, Huttopia a noué un partenariat avec la SEPAQ, société qui gère les 23 parcs nationaux du Québec. Moyennant quoi 15 bivouacs, qui regroupent plus de 300 "canadiennes", sont désormais installés dans les parcs nationaux canadiens. Le partenariat solide entre l'opérateur touristique et l'acteur de la protection de l'environnement souligne l'importance de l'intégration de cet acteur majeur du développement touristique en Aquitaine.

- Comment parvenir à maintenir l'exploitation forestière, tout en travaillant sur des lisières de 2 km, à arborer autrement, à aménager en zones de bivouac, etc. ?

## RÉCIT

### EN 2030, L'AMÉNAGEMENT DU TOUR DU LAC DE MIMIZAN PREND FORME !

RÉCIT INSPIRÉ PAR LES TRAVAUX D'INTERLAND / ACADIE / SCARABÉE / INDDIGO POUR LA MISSION AMÉNAGEMENT DURABLE DES STATIONS DU LITTORAL AQUITAIN- PROPOSITIONS ISSUES DU VOLET PROGRAMMATION-2013-2014



« Depuis près de 10 ans, la communauté de communes de Mimizan a mis en place une stratégie audacieuse de valorisation de ses ressources locales. Hier station balnéaire centrée sur sa plage, Mimizan valorise aujourd'hui un patrimoine naturel et humain riche, dont elle tire pleinement parti. De l'océan au lac, en passant par la forêt, la communauté de communes a su faire de ses différents pôles un atout pour une offre territoriale diversifiée, en lui donnant une dimension résolument intercommunale, et en rendant possibles les mobilités durables.

Aujourd'hui, difficile d'aller à Mimizan sans passer par le lac d'Aureilhan. Le pôle lacustre n'a plus rien à envier à la façade littorale. La palette d'activités proposée est telle que petits et grands y trouvent leur compte. Le lac est géré comme un véritable cœur de station, relié à la forêt et à la plage, grâce au courant.

Le tour du lac s'effectue désormais facilement, à pied, à cheval ou en vélo. Des stations VIP (Vélo Intermodalité Piéton) jalonnent le tour du lac, à la croisée des chemins. Elles proposent différents services pour permettre la pause (accroche vélo, bancs, plan de localisation avec temps de parcours, renseignement sur l'histoire du lieu, la faune, la flore...). En haute saison, des bateaux-taxi électriques gratuits permettent de rallier les principales stations du lac : « station nature » - accès aux aires de pique-nique, points de vue remarquables aménagés en belvédère, accro-branche, golf, centre équestre -, « station aquatique » - base nautique, plage -, « station patrimoine » et « station hébergement-restauration ».

Plusieurs types d'offres d'hébergement touristique ont été développés, il y en a pour tous les goûts :

Le camping municipal se positionne clairement sur l'écotourisme, avec des emplacements nus de grandes dimensions et un aménagement paysager de grande qualité.

Capariou endosse de nouveau sa vocation initiale de site d'accueil pour des groupes. Le bâti neuf a été concentré sur une partie du site, les espaces extérieurs ont été réaménagés au centre de la parcelle afin de créer une véritable clairière au centre.

Le lac d'Aureilhan est particulièrement exploité pour sa fibre événementielle, aussi bien pour des manifestations sportives (planche à voile, pêche, stand up paddle, ...) que pour des rassemblements culturels.

Le Syndicat Mixte du Lac de la CCM assure une mission globale de gestion, d'aménagement du lac. Un pôle animation touristique a récemment été créé pour assurer les missions de promotion et d'accueil touristique de la destination. »

# ACCUEILLIR L'INNOVATION EN FAISANT BOUGER LES MODÈLES

Produire un lotissement, établir une voirie de contournement, réaménager un centre-bourg, accueillir un équipement structurant, réaliser un parking, créer un pôle commercial : des modèles d'aménagement et d'urbanisme dominent toute la production urbaine des stations, qu'elle soit ordinaire ou exceptionnelle. Ces modèles sont le fruit d'**habitudes techniques** (matériaux, mise en œuvre), d'**obligations réglementaires** (normes et conditions), de **modos esthétiques**, de modes de **calculs économiques**, ou de **présupposés des goûts et attentes** des futurs usagers qui ne sont plus réinterrogés.

Comme partout, ces modèles produisent une **grande uniformité de programmes et de réalisations**, dans tous les domaines (habitat, espaces économiques, voirie, équipements publics). Les modèles finissent par instaurer une forme de routine, et une certaine facilité, pour un grand nombre d'acteurs profanes ou professionnels de l'aménagement, tant publics que privés.

Faire bouger les modèles, c'est :

- donner une chance aux innovations qui vont marketer la station et son territoire, les **faire sortir de la banalité** dominante ;
- se donner les moyens de répondre à de nouveaux enjeux du développement durable, en particulier ceux de la **gestion énergétique et climatique des bâtiments**, et viser plus généralement de **nouvelles qualités**;
- éviter que tout le bâti de la station arrive en même temps à obsolescence par un effet de génération, et favoriser une mixité de formes, de types constructifs, de styles, dans le cadre d'un projet qui s'oppose au laisser faire.

Il ne s'agit pas de remettre en cause tout ce qui a été fait, ou tout ce qui se fait. Il s'agit de continuer à **inventer la station de demain**, avec les mêmes exigences que celles des époques qui ont laissé les meilleures traces.

*7.1. Mobilité : En vacances, on oublie sa voiture*

*7.2. Accessibilité : Un chaîne multimodale*

*8. Patrimoine bâti : du nouveau avec de l'ancien*

*9. Hauts-lieux : produire les marqueurs de demain*

*10. Urbanisation : les nouveaux principes durables*



suunnitelmien eläintarhaa suojavien kasvien ja eläinten suojelu



# 7.1

## MOBILITÉ : EN VACANCES, ON OUBLIE SA VOITURE

Changer de modèle de mobilité, pour éviter que la voiture n'ennuie toute la station et ne contraigne tout son projet urbain : c'est le 1er acte du changement de modèle global, et il commence dans la station même.

Les vacances, ou les instants récréatifs et de loisirs, ne sont pas ceux de l'urgence, des horaires contraints, et de l'angoisse du stationnement. Plus exactement, ils ne devraient pas l'être. On mesure le travail qui reste à accomplir pour libérer les usagers des stations littorales aquitaines de la dépendance automobile.

L'idée n'est pas de produire une politique anti-voiture. Les vacances, ce peut être aussi parfois une balade familiale en automobile, sur une voirie dégagée, aux haltes facilitées. Mais pour tous les déplacements quotidiens (se rendre à la plage, faire ses courses, accéder à un équipement, une aire naturelle, etc.) les alternatives à la voiture devraient être systématiques.

Les solutions existent, sont nombreuses, connues, et de plus en plus adoptées : mobilités actives (piétonne et deux-roues, à motricité assistée ou non), transports en commun classiques, petits véhicules collectifs de type navette permanente, etc. Changer de modèle de mobilité, c'est aussi rendre la mobilité durable ludique, en faire une expérience, une pratique distinctive.

Pour l'aménagement, l'impact est considérable, car c'est tout l'espace public et son réseau viaire qui peuvent alors être progressivement re-calibrés, pour une station allégée de sa nappe automobile, par exemple au pic de la saison touristique. Ce qui renvoie à la nécessité d'un chrono-urbanisme déjà rencontrée (cf. fiche 3).

# 7.1

## MOBILITÉ : EN VACANCES, ON OUBLIE SA VOITURE

- Les stations urbaines sont les plus concernées par ce changement de modèle, qu'elles ont d'ailleurs entamé par la piétonisation de larges secteurs, la mise en place de divers services de mobilité électrique, et les stationnements automobiles afférents en périphérie. La difficulté est de **concilier ces orientations avec le fonctionnement quotidien de la ville**, qui réclame toujours plus de facilités de circulation.
- Les stations de pleine nature, et leurs grappes de quartier, ont entamé aussi le déploiement des mobilités alternatives à la voiture, mais restent souvent structurées par des voiries routières généreuses, de type parkway. Ceci dit, les **parkways (route à plusieurs voies) ont un fort potentiel d'accueil de solutions alternatives** au tout automobile, du fait même de leur gabarit (Bus à Haut Niveau de Service, etc).
- Les bourgs et villages, stations de fait, subissent encore largement la logique de mobilité caractéristique du périurbain, avec un fort taux d'équipement automobile par ménage. Ici plus qu'ailleurs, aucune solution interne ne peut être conçue sans **le lien avec l'aire métropolitaine** dont la station doit être pensée comme une composante.



### ET DEMAIN ?

- Demain, les vacances seront l'occasion d'**inverser le rapport entre mode automobile et autres modes** de mobilité : au quotidien il sera en pourcentage partout en France de 80/20 ; dans les stations littorales aquitaines il sera de 20/80.
- Demain, on aura tellement **peu besoin de sa voiture en station**, qu'on renoncera à la prendre pour s'y rendre en vacances.
- Demain, il n'y aura **plus besoin de parkings automobile en front de mer** et le stationnement se fera exclusivement aux entrées de la station.



### LES « PARTENAIRES NAVETTES VILLE – PLAGE »



Depuis 2013, la communauté de communes Côtes Landes Nature gère un réseau de navettes gratuites d'accès aux plages océanes et lacustres entre St Julien et Contis, Lit-et-Mixe et Cap de l'Homy, Léon et St-Girons, Taller et St-Girons. Un pari audacieux pour ce territoire rural, qui mobilise des partenaires privés pour assurer plus d'un tiers du financement.

Des campings, des hôtels, un supermarché et des prestataires de loisirs ont souhaité participer au financement du service. Le résultat est probant : en 2013 moins 250 véhicules / jour sur chacune des trois plages desservies (Contis, Cap de l'Homy et St-Girons).

En 2014, plus de 50 000 trajets ont été enregistrés.

## ET AILLEURS ?

### LES ALPINE PEARLS ET LA MOBILITÉ DOUCE



Le cercle des « Perles des Alpes » est un réseau européen qui rassemble 30 villages touristiques alpins, sur la base d'une exigence de proposition de séjours et d'activités respectueux de l'environnement et écologiques. Ces « Perles » s'étendent dans tout l'arc alpin européen avec des destinations hivernales ou estivales en France, Allemagne, Autriche, Italie, Slovénie et Suisse. Le projet est né en 2006, à l'initiative du Ministère autrichien de l'Agriculture, des Forêts, de l'Environnement et des Eaux dans l'optique de créer des offres touristiques innovantes, durables et respectueuses de l'environnement dans une logique transnationale à travers les Alpes.

**La mobilité douce est au cœur de cette réflexion :** Les stations doivent être entièrement accessibles par des transports en commun (train, autocars, etc.). Les villages doivent privilégier des centres-villes sans circulation en garantissant des mobilités souples, grâce à des services de transport adaptés. Les activités de tourisme et de loisirs proposées doivent également être respectueuses de l'environnement (interdiction des activités basées sur des moteurs à combustion)

Au programme : des randonnées en raquettes, du lama-trekking, d'attrayantes pistes de ski de fond, des pistes de ski alpin bien entretenues, des kilomètres de chemins de randonnée d'hiver, des circuits de luge ainsi que des locations d'équipements de sports d'hiver pour plus de confort. Ainsi, plus rien ne s'oppose à l'arrivée en train !

**En Suisse, Interlaken propose la gare la plus en altitude d'Europe**, à 2571 mètres d'altitude. Au pied des géants montagneux Eiger- Mönch – Jungfrau, 213 kilomètres de pistes de ski, 100 kilomètres de pistes de luge et 150 kilomètres de chemins de randonnée déblayés sont à la disposition des vacanciers.

**En Italie, Chamois est la seule station italienne à être uniquement accessible en téléphérique** ou à pied – entièrement sans voiture. Le téléphérique est devenu un moyen de transport quotidien pour tous ; écoliers qui reviennent de l'école, personnes âgées, touristes. Les cabines peuvent être empruntées plusieurs fois par jour pour descendre ou remonter de la vallée.



# 7.2

---

## ACCESSIBILITÉ : UNE CHAÎNE MULTIMODALE

---

Aux changements modaux dans la station, doivent correspondre des changements modaux d'accès à la station, faute de quoi celle-ci devient une vaste aire de stationnement plus qu'une station touristique.

---

Trop de stations connaissent une invasion par le flot automobile. Une réponse durable au problème implique de **remonter la chaîne jusqu'à sa source** : les principales agglomérations d'où viennent les usagers, en particulier les week end d'été. C'est très **en amont** du flux qu'il faut **faciliter des alternatives** : panneaux routiers d'information sur les temps d'accès, parkings de rabattement, transports en commun cadencés, ferroviaires ou le plus souvent routiers. Autant de dispositifs qui ne sont pas à la portée des communes littorales seules et qui impliquent une **coopération étroite avec des territoires plus amples** (départements, régions) ou plus lointains (agglomérations, métropole).

A minima, un dispositif d'information en temps réel sur les temps d'accès aux stations, tout au long des réseaux routiers dans une bande d'une soixantaine de kilomètres avant l'Océan, pourrait éviter les situations d'embolie que connaissent désormais certaines destinations très prisées, et proposer des **reports sur d'autres stations**.

Le report modal (remplacement des pratiques de la voiture personnelle par tous autres modes de mobilité durable) ne trouvera sa crédibilité auprès des usagers de la station que dans **l'efficacité et la fluidité de la chaîne de transport**, du point de départ au point d'arrivée. L'intermodalité en est la clé, et la qualité de l'aménagement des lieux de transit (gares, haltes, stations de véhicules en libre-service, conciergerie) la condition.

# 7.2

## ACCESSIBILITÉ : UNE CHAÎNE MULTIMODALE



- Les stations qui bénéficient d'une **connexion au réseau ferré**, ou de sa proximité, sont les mieux dotées pour construire une politique concertée de report modal en amont de l'accès. Cela conduit généralement à **reconsidérer la gare**, son quartier, les circulations douces à partir d'elle, et à réinsérer l'ensemble dans le fonctionnement de la station.
- Beaucoup de stations uniquement desservies par la route ne peuvent pas penser leur avenir sans l'accès automobile : il s'agit alors de pratiquer un chrono-aménagement intelligent, qui incite les usagers à adapter leurs pratiques aux contraintes dès qu'elles apparaissent, et dès lors qu'elles sont l'objet d'informations, donc d'anticipations possibles.

Définition chrono aménagement: penser l'aménagement du territoire en complétant les indicateurs habituels liés au spatial (distance, surface, densité, formes urbaines...) avec des indicateurs temporels (distance-temps entre les territoires, la vitesse moyenne des déplacements...).



### ET DEMAIN ?

- Demain, les vacances, les loisirs, commenceront par **le plaisir du parcours d'accès** qui permettra de se rendre sur les lieux choisis. Prendre des vacances, ce sera commencer par faire l'expérience désirable d'une autre mobilité que celui du quotidien urbain.
- Demain, une billettique unique permettra d'accéder à la station et de s'y déplacer sans sa voiture, grâce à un **pass global à la journée ou la semaine vendu à distance**, qui donnera accès à toute une gamme de modes de déplacement pour aller dans la station, puis s'y mouvoir.



### BORDEAUX – GUJAN EN TRANSPORTS EN COMMUN, C'EST POSSIBLE !

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) s'est dotée d'un réseau de transport urbain nommé Baïa. Les mots-clés du succès de Baïa ?

- Multimodalité  
Toutes les lignes sont connectées aux gares (notamment TGV) et les titres de transport Baïa donnant accès au Ter Aquitaine entre Arcachon et Le Teich.
- Adaptabilité  
Le réseau s'adapte aux modifications saisonnières. Durant la période estivale, les lignes sont étendues à la desserte des plages afin de répondre aux besoins des touristes et à ceux du personnel saisonnier, en incluant notamment la desserte des campings.

Depuis juin 2013, la ligne 5 du réseau "Baïa" géré arrive jusqu'à la gare de Biganos (Communauté d'Agglomération du Bassin Nord), devenant ainsi un réseau inter-intercommunalité.

# RÉCIT



## EN 2030, LAISSEZ VOTRE VOITURE AU PARKING4.0!



« Comme tous les ans, Lucie et ses deux enfants vont passer leurs vacances à Ascaïn, commune du Labourd chère à cette journaliste d'origine basque, installée à Paris depuis 7 ans. Début juillet, ils font route depuis Paris en voiture, en suivant l'A10, « la route des vacances ! » comme disent les enfants, « alors même qu'ils ont à peine franchi Palaiseau ». Le changement c'est qu'arrivée en Pyrénées Atlantiques, Lucie s'arrête désormais à Boucau et laisse sa voiture dans une conciergerie. Oubliés les bouchons interminables sur la route qui relie Bayonne et Saint-Jean de Luz, qui faisaient des derniers kilomètres un enfer !

« La voiture était pour moi une source de contraintes : sur la côte basque, l'été rime avec bouchons, problèmes de parking, bruit, ... » Lucie n'a donc pas hésité une seconde quand elle entend parler de PaRkInG4.0. Désormais, pendant les vacances elle oublie la voiture !

Il faut dire que la conciergerie « PaRkInG4.0 » portée par une Société d'Economie Mixte, en partenariat avec l'Agglomération Côte Basque Adour a des arguments pour inciter les conducteurs à laisser leurs clés dans leur valise :

### **Le PaRkInG4.0 ne coûte pas d'argent à l'utilisateur, il en rapporte !**

Lucie a reçu un mail il y a quelques jours, via la plateforme PaRkInG4.0, d'un usager souhaitant louer sa voiture sur 2 fois 4 jours pour partir en excursions dans la Soule puis du côté de San Sébastian. En louant son véhicule 8 jours sur le mois, Lucie n'aura plus besoin de payer le parking. La transaction est prise en charge directement par le Syndicat Mixte, qui assure également loueur et locataire le temps de la transaction.

### **Le PaRkInG4.0 est relié par un service de navettes, qui relie le Boucau au reste du département.**

La Société d'Economie Mixte mise sur un réseau partenarial, porté par les deux Communautés d'Agglomération et le Département pendant la saison estivale. 6 lignes de navettes relient le PaRkInG4.0 de Boucau aux principaux centres du territoire (aéroport de Biarritz, centre de Bayonne, Bidart) et assurent le lien entre la côte et l'arrière-pays.

### **Le PaRkInG4.0 est également une plateforme de location de vélos électriques.**

Depuis quelques années, le territoire a pris exemple sur l'agglomération de Montpellier et met à disposition des vélos depuis le centre et jusqu'aux plages alentours. Les vélos sont en libre-accès. En saison, les vélos électriques mis à disposition des étudiants de Bayonne et Biarritz sont utilisés par les touristes.

### **Le PaRkInG4.0 est agréementé de nombreux autres services.**

Au-delà des traditionnelles fonctions de surveillance, l'espace PaRkInG4.0 propose également une palette de services variés pour la voiture, allant du nettoyage au contrôle technique.

Depuis peu, les services s'élargissent et la plateforme se spécialise dans les outils pratiques à destination des touristes : relai et distribution du courrier et des abonnements transféré temporairement sur le lieu de vacances ; état des lieux d'arrivée et de sortie des locations saisonnières ; plateforme d'information touristique ...



# 8

## PATRIMOINE BÂTI : DU NOUVEAU AVEC DE L'ANCIEN

La station vieillit : obsolescence du bâti ou enrichissement patrimonial ? Entre tout conserver et maintenir, et tout remplacer et effacer, il y a la marge d'intelligence qui rend l'aménagement durable.

Qu'est-ce que le patrimoine bâti, (au sens neutre d'ensemble des bâtis) des stations littorales aquitaines ? Un tissu résidentiel qui peut aller de la fin du 19ème siècle aux constructions récentes, avec des qualités constructives très inégales et des typologies plus ou moins spécifiques. Au milieu de quoi émergent des bâtiments publics ou privés, remarquables ou repérables, encore en usage ou non, aux fonctions diverses.

Qu'est-ce qui fait patrimoine dans cette urbanisation, que faut-il conserver et entretenir, et que faut-il remplacer, et en donnant quelle marge d'audace aux propositions nouvelles ? Ces questions animent tous les urbanismes locaux. Dans le contexte de la station littorale, elles sont plus vives encore, car à travers elles se jouent **la marque et l'identité de la station**, une part de ses emblèmes, **les ambiances** qui feront, ou pas, son attractivité.

Le patrimoine bâti, au sens cette fois de ce qui vaut la peine d'être transmis, est ce qu'une collectivité décide de reconnaître comme tel. Tout ne peut pas être figé au nom du patrimoine : il faut aussi **produire les traces contemporaines qui rejoindront le patrimoine de demain**. Plus qu'ailleurs, la question de la qualité de la petite production urbaine (constructions individuelles, petits équipements, aménagement de la voirie) est décisive pour la dynamique de la station.

# 8

## PATRIMOINE BÂTI : DU NOUVEAU AVEC DE L'ANCIEN

- Les stations urbaines de la côte basque et du bassin d'Arcachon sont très « patrimonialisées ». Au point qu'on peut poser **la question de leur capacité à faire place aux innovations**, futur patrimoine du 21ème siècle. L'enjeu ici est de maintenir l'idée de patrimoine vivante.
- Les stations de pleine nature, en particulier celles issues de la MIACA ou fortement influencées par ses modèles, ont un **problème de vieillissement générationnel** : tout le bâti, public et privé, construit à la même époque (années 1970) arrive à obsolescence massivement. Il en faut en garder les meilleurs traces, mais il faut aussi **enrichir ce patrimoine de nouvelles formes de qualité**, par des opérations de renouvellement. Les travaux sur le patrimoine de la MIACA entrepris par le GIP Littoral Aquitain viendront enrichir la réflexion.
- Les stations de fait, marquées par la périurbanisation sont à la fois hétérogènes et peu typées. **La fabrique du patrimoine commence avec la mise en tourisme**, dès lors que le territoire cherche à se donner à voir, à attirer des visiteurs par son esthétique.

### ET DEMAIN ?

- Demain, le patrimoine des stations littorales aquitaines portera **témoignage d'une éco-architecture**, inventée à partir de la fin du 20ème siècle : matériaux locaux recyclables, modes constructifs simples et économes, bâtiments naturellement climatisés et peu consommateurs d'énergie, conception sobre.
- Demain, certaines communes en position rétro-littorale, stations touristiques de fait, seront devenues des destinations recherchées grâce à la qualité de leur urbanisme, l'ambiance de leur cœur de bourg, et le confort de leur espace public. **C'est l'urbain qui fera l'attraction**, autant que l'océan à quelques kilomètres.



### DES BERGES AU CENTRE-BOURG, LE RENOUVELLEMENT DES ESPACES PUBLICS DE MACHELEN-AAN-DE-LEIE (BELGIQUE)



Depuis de nombreuses années, le village pittoresque de Machelen-aan-de-Leie (13 000 habitants) misait essentiellement sur l'attractivité de sa place centrale et sur quelques objets architecturaux autonomes (le musée, l'église).

Les architectes Grontmij et Christian Kieckens ont choisi, de **partir du cours d'eau de « la Lys »**, rivière qui relie la France et la Belgique sur près de 200km, **pour relier les différents espaces publics** de la commune.

Les berges de la Lys, alors utilisés comme parking et dévitalisés, ont été reliés aux objets anciens grâce au déplacement de certains stationnements et au dessin de nouveaux cheminements pédestre et cyclable. Le centre de gravité du village s'est alors épaissi, dans la profondeur d'une trame d'espaces publics.

Trouver un équilibre entre le développement du tourisme et la préservation d'un environnement de qualité pour les habitants, est un enjeu central, qui passe par la définition d'espaces publics de qualité capables d'apaiser les tensions d'usages.

# BONNES PRATIQUES EN AQUITAINE

---

## VIEUX BOUCAU

---



Vieux-Boucau, autrefois Port d'Albret, pourrait encore être le premier port du littoral landais si l'Adour n'avait été détourné au 16ème siècle, afin de donner un estuaire à Bayonne. La vocation touristique de la plus petite commune des Landes et du littoral aquitain<sup>1</sup> s'est affirmée pendant les années 1930. Un projet d'envergure y est développé dans le cadre de la MIACA : la création de Port d'Albret sur les communes de Vieux Boucau et Soustons, autour d'un lac marin de 60 hectares et d'un complexe touristique.

Comme la plupart des anciennes stations MIACA, Vieux Boucau à récemment dû faire face à des enjeux de taille : la dégradation de ses espaces publics, une saisonnalité très marquée<sup>2</sup>, ainsi que la diminution sensible de sa population permanente. Tous ces constats ont incité la municipalité à repenser en profondeur le cœur de station et à lancer un projet urbain, fortement orienté sur les dimensions sociales, économiques, urbaines et environnementales.

La municipalité, accompagnée par une équipe d'architectes et de paysagistes, mène plusieurs chantiers de front : la requalification urbaine du cœur de station, la maîtrise progressive des opérations immobilières, grâce à son Plan Local d'Urbanisme, ainsi qu'une négociation avec les commerçants pour étendre les périodes d'ouverture, au-delà des pics de fréquentation estivale.

Sur le volet urbain, l'accent a été mis sur les problématiques de mobilité et de qualité urbaine, via la réorganisation de la circulation et du stationnement, la limitation du trafic au cœur du centre-ville, et la piétonisation de la place centrale.



Les espaces publics ont été travaillés à partir de continuités afin de réunifier les différents « morceaux » de la commune : le vieux village, la station touristique des années 1980 et les quartiers résidentiels. Gagnée sur l'espace des stationnements, une coulée verte a été créée le long du courant du Moisan. Les espaces ont aussi été pensés dans une vision supracommunale, orientés vers les stations voisines de Messanges et de Soustons.

Ces premiers travaux ont changé en profondeur l'image et le fonctionnement de la station, parvenant à redonner de la qualité à ce petit village sans lui faire perdre la simplicité qui fait son charme.

Ce cas pratique landais a inspiré le GIP littoral aquitain lors de la rédaction du cahier des charges de l'opération Aménagement durable des stations.

1 Superficie de 425 ha dont 110 de forêt de 40 de lac

2 La population peut être multipliée par 15 pendant la période estivale



# 9

---

## HAUTS-LIEUX : PRODUIRE LES MARQUEURS DE DEMAIN

---

Le selfie a succédé à la carte postale, mais rien ne remplacera sur les photos les hauts-lieux qui signent l'identité de la station. Quels marqueurs sur et pour les images de demain ?

---

Ici les cabanes tchanquées, là Cordouan le roi des phares, ailleurs les villas Belle Epoque ou les grands hôtels : une destination se construit aussi par les perles de son architecture monumentale ou profane, qui s'ajoutent aux « monuments » de la nature. Toutes les marques n'atteignent pas la même notoriété, mais **les actes d'aménagement et d'architecture peuvent produire de petits trésors locaux** que les touristes sauront apprécier, à partir de l'existant, **du pittoresque, de l'insolite, et, souvent, de l'audacieux.**

C'est sans doute de cette façon qu'il faut aborder la difficile question de certaines friches qui défient les maîtrises d'ouvrage locales. La longue expérience de l'urbanisme en matière de reconversion des friches en général montre que c'est dans la **réinvention des usages**, donc le **changement de destination du lieu** en déshérence, que les plus belles réalisations adviennent. En transformant un château d'eau désaffecté, ou en révélant pour une autre fonction un ancien hébergement du tourisme social des Trente Glorieuses, on montre que la station est culturellement vivante, qu'elle innove, qu'elle défie le temps.

Ce sont aussi autant de **projets mobilisateurs** pour une grande variété d'acteurs locaux, artistes, investisseurs, associations ou opérateurs de loisirs, et c'est par la dynamique de ce genre de projets que la station construit son attractivité, en particulier culturelle.

# 9

## HAUTS-LIEUX : PRODUIRE LES MARQUEURS DE DEMAIN

Ce sont les stations de fait, ces bourgs et petites villes rétro-littorales qui n'ont pas été produits par le tourisme mais qui se trouvent de fait rattrapés par lui, qui ont le plus à **réfléchir à l'identification et l'aménagement de leurs futurs hauts-lieux** repères d'attractivité.

A la différence des stations urbaines, elles ne disposent pas d'un confortable patrimoine monumental, et leurs espaces naturels ne sont pas autant valorisés que ceux des stations de pleine nature. Il leur reste **la voie de la créativité, de la singularité et de l'imagination**, pour émerger dans l'espace qui se péri-urbanise comme des lieux touristiques avérés et stimulant la curiosité.

Souvent, c'est en prêtant une attention paradoxale à un bâti désaffecté, un lieu, un équipement jugé sans potentiel, que tout peut commencer pour **inventer par le projet** un nouvel haut-lieu.



### ET DEMAIN ?

- Demain, les anciennes friches d'hébergement social les plus remarquables serviront de **résidences d'artistes**, pour des plasticiens qui viendront s'inspirer de l'Atlantique aquitain, et peut-être y faire naître un nouveau courant esthétique.
- Demain, **les vénérables et majestueux fronts de mer des stations urbaines seront des « espaces augmentés »** grâce aux nombreux contenus multimédias dont l'espace public sera le support ergonomique : au spectacle de l'océan et à ses activités concrètes s'ajouteront des images, des sons et des informations qui enrichiront la pratique de ces hauts-lieux.



### EN AQUITAINE : AUDACE ARCHITECTURALE ET UTILISATION DES MATÉRIAUX LOCAUX ...



Le courant d'Huchet, trait d'union entre l'étang du Léon et l'océan atlantique est, à ce jour, le seul cours d'eau du golfe de Gascogne dont l'embouchure n'a pas été stabilisée par travaux d'endiguement. Sa mise en réserve naturelle est née de la volonté de conserver ce site unique de 618 hectares d'une grande richesse botanique en limitant les activités humaines ainsi qu'un excès de fréquentation touristique sur le courant.

Réalisée en bordure du lac, la structure de la "Maison de la Réserve du Courant d'Huchet" s'inspire des barques des pêcheurs locaux. Cette construction utilise le pin maritime issu de la filière locale que ce soit pour sa structure que pour les revêtements intérieurs et extérieurs.

## ET AILLEURS ?

---

### LE RÉ-ENCHANTEMENT DES OBJETS DÉLAISSÉS

---

A Audenge comme ailleurs, nombreux sont les territoires héritiers de grands objets indésirables (châteaux d'eau, complexes industriels, centrales thermiques, usines de refroidissement, pylônes électriques, etc.), qui marquent fortement le paysage.

« Produire la patrimoine de demain » c'est se poser la question du réinvestissement de ces objets et de leur intégration astucieuse, harmonieuse, dans le paysage des stations littorales. Ces objets sont souvent des signaux très fort, généralement inexploités. Ils sont visibles de loin, marquent l'entrée d'une commune, l'identité d'un site tout entier et méritent de recevoir des traitements originaux, d'accueillir de nouveaux usages.

La villa cheminée à Cordemais, est une installation artistique du parcours pérenne de l'Estuaire Nantes-Saint Nazaire, proposée par l'artiste Tatzu Nishi. L'artiste japonais détourne les objets et les monuments de leur fonction : « un lampadaire municipal retourné à 180° devient le plafonnier d'une cuisine, un angelot de la cathédrale de Bâle se retrouve sur la table basse d'un salon, la fontaine de la place Royale, à Nantes, devient l'élément de décor majestueux d'une chambre d'hôtel éphémère »<sup>1</sup>.

Cette villa est une reproduction d'une des cheminées de la plus grande centrale thermique à flamme de France, installée près du port de Cordemais, « château de fer » qui jouxte l'estuaire sur plus de 100 hectares. En reproduisant à l'identique l'une des cheminée de la centrale, l'artiste joue avec les perspectives. À son sommet, un petit pavillon avec son jardinet, sorti tout droit des années 1970, comme il y en a tant dans les environs, fait office de gîte. En mêlant le gigantisme et l'ordinaire l'artiste nous invite à faire de l'anti-pastiche architectural et à rêver : et si l'usine n'était que la reproduction de l'œuvre d'art ?

---

1 <http://www.nantes-tourisme.com/hebergement/villa-cheminee-tatzu-nishi-757.html>





# 10

## URBANISATION : LES NOUVEAUX PRINCIPES DURABLES

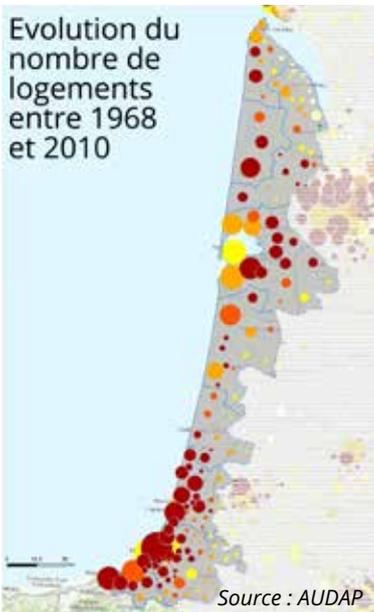
On a beaucoup construit ces 40 dernières années sur le littoral aquitain. Mais on ne peut pas continuer à le faire sur le même modèle pour les 40 prochaines années, sauf à ruiner toutes les promesses des pages précédentes.

Désormais il faut passer :

- **d'une urbanisation extensive à une urbanisation intensive** : moins de lotissements et de zones d'activités ou commerciales aux dépens du foncier agricole et naturel, et plus de projets pour retravailler l'existant par renouvellement et/ou densification.
- **d'une urbanisation par zonages spécialisés, à une urbanisation par programmes mixtes** : moins de lotissements et de zones d'activités ou commerciales aux produits identiques et homogènes, et plus d'hybridation des formes et des fonctions.
- **d'une urbanisation de l'auto-mobilité à une urbanisation appuyée sur les solutions de mobilité durable** : moins de réseaux routiers qui étirent la tache urbaine, et plus de projets urbains articulés aux réseaux de transport en commun, aux mobilités douces, et aux projets nouveaux pour les développer.
- **d'une urbanisation de voirie routière à une urbanisation conçue à partir de l'espace public** : moins de ronds-points et autres aménagements pour le confort de la voiture, et plus de qualités sur les places et les rues.
- **d'une urbanisation de placement financier à une urbanisation au service des habitants du territoire** : moins de produits immobiliers d'investisseurs, et plus de logements accessibles pour les jeunes ménages du littoral aquitain (seulement 8 % de logements sociaux, actuellement dans le périmètre des 9 SCOT).
- **d'une urbanisation banalisante à une urbanisation de projet** : moins d'a priori sur ce qu'attend le marché de l'immobilier, et plus de travail de conception avec les professionnels et les habitants.
- **d'une urbanisation quantitative à une urbanisation qualitative** : moins de produits standard vendus sur catalogue, et plus de matériaux et de savoir-faire locaux.

# 10

## URBANISATION : LES NOUVEAUX PRINCIPES DURABLES



Les nouveaux enjeux de l'urbanisation concernent **toutes les stations littorales**, sans distinction de taille ou de contexte urbain ou rural. Rien ne serait pire pour le littoral aquitain dans son ensemble que les nouveaux principes soient adoptés par quelques stations déjà fortement urbanisées, tandis que d'autres communes, où la pression se reporte déjà, continueraient à déployer l'ancien modèle d'aménagement et d'urbanisation.

Pour toutes, **l'alternative n'est pas entre poursuivre ou bloquer l'urbanisation**, mais bien de **sortir du modèle de la précédente génération**, pour promouvoir une urbanisation en adéquation avec le projet touristique ici décrit.



### ET DEMAIN ?

- Demain, il n'y aura pas des éco-quartiers d'une part, et une urbanisation ordinaire d'autre part, mais **un seul et même référentiel pour tous les projets urbains**.
- Demain (dans une génération), la population du littoral aquitain sera passée de 600 000 à environ **750 000 habitants**, mais l'artificialisation globale n'aura pas dépassée 10 % de la superficie : **un urbanisme plus dense** côtoiera une nature encore largement préservée.



### L'ÉCO-QUARTIER VIKKI (FINLANDE), UN TRAVAIL SUR LA FRONTIÈRE ENTRE ZONE BÂTI ET RÉSERVE NATURELLE



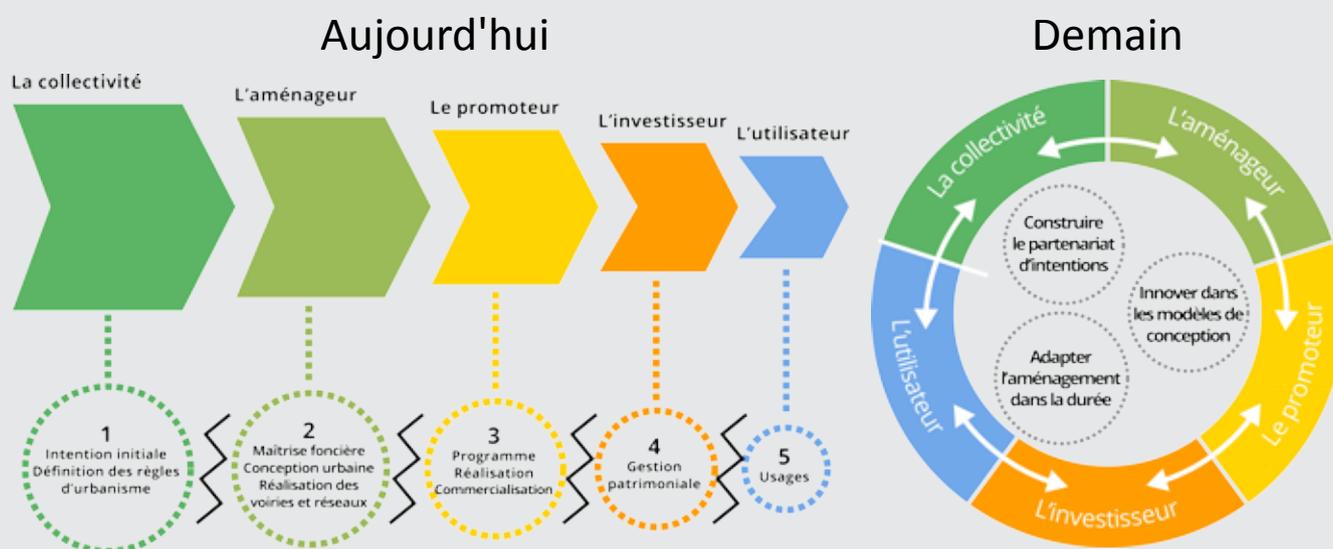
A 8 km du centre-ville d'Helsinki, l'éco-quartier VIKKI est le fleuron du quartier durable made in Finlande. Le site, développé autour d'un nouveau campus universitaire est destiné à accueillir 6000 emplois, 6000 étudiants et 13 000 habitants. L'intérêt de cette opération d'aménagement réside en partie dans l'articulation entre ce quartier en construction et la vaste réserve naturelle protégée qui l'entoure. Sur le 1 100 ha de terrain acquis par la ville d'Helsinki pour ce projet, seulement 300 ha seront construits, 800 ha restant couverts de forêts, de champs, et d'espaces verts. L'enjeu du traitement des lisières urbaines est ici un élément fondamental, déterminant de la conception du quartier tout entier.

## BONNES PRATIQUES

### PASSER DU LOTISSEMENT AU QUARTIER C'EST ...

- **Travailler sur la spécificité** du contexte et exploiter le potentiel du site, dans une acception large, en lien avec les ressources physiques et paysagères, économiques, culturelles, sociales du territoire.
- **Penser l'articulation** avec le tissu existant, qu'il soit bâti ou non bâti : éviter l'enclavement, prévoir des marges de transformation et d'évolution du quartier. Aménager en continuité et en cohérence avec les quartiers riverains.
- **Réfléchir sur plusieurs échelles** : la ville ou le village, le quartier, le bâtiment.
- **Permettre une mixité d'usages** (commerces, services ou équipements envisageables) mais également une mixité générationnelle et sociale.
- **Oser la densité**, dans certains contextes. La densité n'est pas l'ennemi de la qualité ! Pour qu'un quartier fonctionne, il a besoin de services accessibles, de commerces, d'espaces publics agréables, de dessertes en transport en commun.
- **Imaginer des liaisons internes** par des ruelles et des voies de dessertes en milieu bâti, donner une vraie cohérence urbaine, faite de centralité, de hiérarchies des voies, de connexions.
- Rendre possible toutes ces nouvelles exigences par **une politique foncière qui anticipe très en amont** les besoins de recomposition de la station littorale

## LA CONDUITE DE PROJET



# CONCLUSION :

## DU RÉFÉRENTIEL LITTORAL AU PROJET LOCAL

---

Le référentiel d'innovation pour l'aménagement durable des stations littorales aquitaines donne **une perspective volontairement optimiste** de l'avenir de ce territoire. C'est un choix : pour agir, il vaut mieux être porté par **un élan transformateur** que par la peur du futur.

Ceci dit, rien n'est joué, **tout dépendra en grande partie des acteurs locaux**, publics et privés. C'est à eux qu'il revient de transformer le référentiel en projets. Pour cela, il faut commencer par **partager ce référentiel**, s'en nourrir, le faire vivre par de nouvelles intentions et de nouveaux tests.

Un **langage nouveau** au service de l'aménagement durable est à pratiquer, dont les termes sont désormais stabilisés. Reste alors à passer aux actes, en impliquant le spectre le plus large possible d'acteurs de l'aménagement et du développement du littoral : collectivités locales, services de l'Etat, habitants, associations, professionnels, entreprises, opérateurs touristiques, etc. Là aussi, on ne part pas de rien, et **les outils et leviers d'action ne manquent pas**.

Ce qui reste à organiser, ce sont des **cadres de travail partenarial** avec tous les acteurs concernés (et ils sont nombreux dans le système de la station), pour ouvrir ensemble de **nouvelles marges de manœuvre** dans le cadre de l'aménagement durable des stations, et piloter dans la durée les transformations que cet aménagement doit initier.

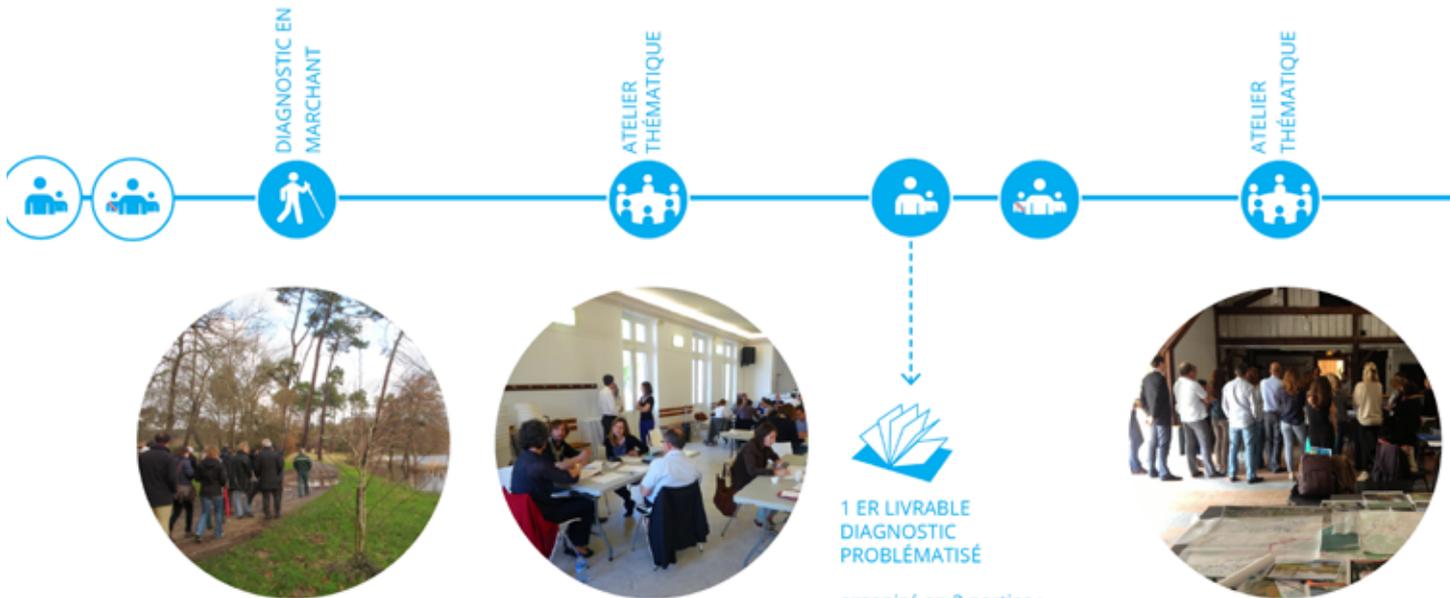


# LES SITES TEST DE BIDART, MIMIZAN ET AUDENGE: RÉCIT D'EXPÉRIENCES

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

diagnostic problématisé

programmation u



## DIAGNOSTIC EN MARCHANT

### Pour quoi faire ?

- Faire émerger les postures et les convictions locales
- Révéler par la pratique des lieux et l'approche sensible
- Discerner les problématiques prioritaires

### Avec qui ?

- Les bureaux d'études, les élus, les techniciens de la station, la DREAL, l'EPCI, le conservatoire du littoral, l'ONF, les agences d'urbanisme, le CG, la DDTM, la région, OIT

### Comment ?

- Un itinéraire discuté en amont avec la MO
- Une demi-journée de marche suivie par des échanges collectifs

## ATELIER THÉMATIQUE 1

### Pour quoi faire ?

- Identifier collectivement les ressources du territoire, comprises au sens large (ressources naturelles, actuelles, touristiques)
- Penser les leviers / outils / marges de manoeuvre pour préserver / révéler / activer ces ressources

### Avec qui ?

- Les bureaux d'études, les élus, les techniciens de la station, la DREAL, l'EPCI, le conservatoire du littoral, l'ONF, les agences d'urbanisme, le CG, la DDTM, la région, OIT

### Comment ?

- 3 thèmes (acteurs ressources et cadre de négociation/ ressources naturelles, perspectives touristiques)
- Une demi-journée par atelier
- Des supports diversifiés (schémas d'acteurs, fonds

## 1 ER LIVRABLE DIAGNOSTIC PROBLÉMATISÉ

- organisé en 3 parties :
- les mutations en cours
  - les enjeux d'aménagement durable
  - les leviers du changement

## ATELIER THÉMATIQUE 2

### Pour quoi faire ?

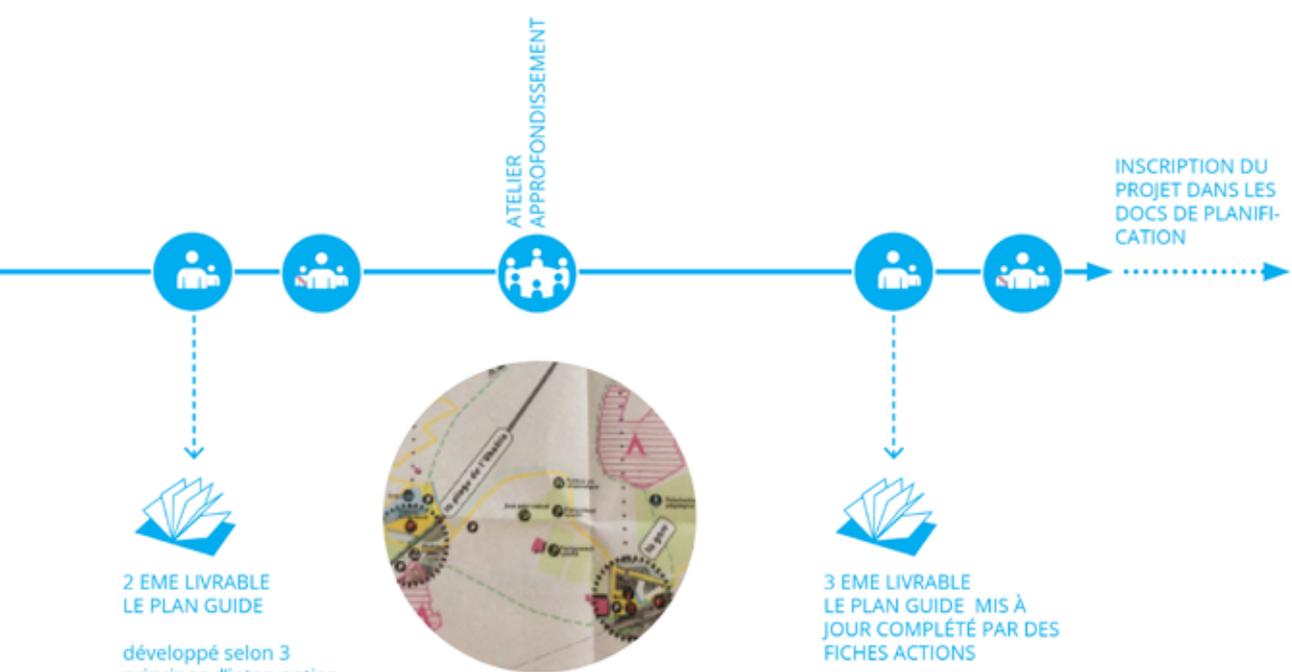
- Tester des pistes programmatiques sur les sites à enjeux
- Préciser les contraintes réglementaires

### Avec qui ?

- Les bureaux d'études, les élus, les techniciens de la station, la DREAL, l'EPCI, le conservatoire du littoral, l'ONF, le CG, la DDTM, la région, OIT

### Comment ?

- 3 thèmes (hébergements de plein air, place de la voiture, valorisation du réseau hydrographique)
- Une journée
- 3 temps (benchmark, retour d'expérience par des acteurs extérieurs, séance de travail autour de fonds de plan pour esquisser des scénarios programmatiques)



**2 EME LIVRABLE  
LE PLAN GUIDE**

développé selon 3 principes d'intervention déclinés par site test :

- donner à voir et à connaître
- se déplacer et découvrir dans les territoires
- ménager les habitats

**ATELIER APPROFONDISSEMENT**

**Pour quoi faire ?**

- Etablir une feuille de route opérationnelle pour la mise en oeuvre des projets sur les sites à enjeux
- Hiérarchiser les priorités
- Définir les actions à mener sur le court, moyen et long terme

**Avec qui ?**

- Les bureaux d'études, les élus, les techniciens de la station, la DREAL, l'EPCI, le conservatoire du littoral, l'ONF, le CG, la DDTM, la région, OIT

**Comment ?**

- Une feuille de route par site de projet complétée pendant l'atelier et organisée selon différentes entrées: (objectifs et périmètre, programme, actions potentielles, effets attendus, aspect réglementaire, gouvernance et conduite de projet, partenariat, sources de financement, calendrier)

# AUDENGE, MIMIZAN ET BIDART: LA DEMARCHE DE PROJET

---



"Une expérimentation de la démarche de projet à été menée sur 3 sites tests : Audenge, Mimizan et Bidart. Elle a été décisive pour nourrir le Référentiel qui ne répond pas à des mots d'ordre préconçus et invoqués partout en France, mais d'une **innovation approchée sur le terrain**, avec les acteurs locaux, en particulier les élus et leurs services. Il en ressort une **démarche pragmatique**, qui procède avant tout **des lieux et de ceux qui les habitent**, et qui recherche en permanence la faisabilité en même temps que l'audace.

La mission était d'initier une démarche pilote de réhabilitation et d'adaptation des stations touristiques sur le littoral aquitain, dans une perspective de maintien de la diversité et de la qualité de l'offre touristique et au-delà d'assurer un aménagement et un développement durable à ces territoires. A partir du travail sur les 3 sites tests, des méthodes à même de guider et soutenir l'ensemble des autres territoires du littoral aquitain ont été proposées. Cette demande de reproductibilité a nécessité un temps de réflexion : le littoral aquitain s'est construit en partie sous le modèle général de la MIACA ; la donne à changer, et cela conduit à sortir du schéma général pour des conceptions plus diversifiées et stratégiques ; les acteurs locaux sont à la manœuvre sur les opérations. De manière assez traditionnelle, le travail s'est construit en 2 temps : un diagnostic problématisé de chaque territoire, puis la proposition d'orientations d'aménagement.

En phase de construction du diagnostic, une grille de lecture des territoires a été construite autour des spécificités géographiques, des moteurs de mutation du territoire, du profil touristique, des jeux d'acteurs. Ces entrées thématiques ont permis de dresser un premier portrait des territoires et de faire émerger des enjeux.

Si le modèle de la MIACA reste pertinent sur un certain nombre de principes, trois grandes mutations sont à intégrer : la métropolisation qui remet en cause l'idée même de station comme entité autonome ; le changement climatique, avec ses effets déstabilisateurs multiples sur l'écosystème littoral ; et la diversification des pratiques et donc des produits touristiques et récréatifs qui rend obsolète l'approche en terme de tourisme de masse. Il semble alors que l'aménagement durable du littoral aquitain doit tenir compte de l'attractivité résidentielle de ce territoire et donc de la forte croissance démographique qui le singularise et le transforme ; proposer une certaine modularité, flexibilité dans les aménagements, afin de ne pas marquer trop fortement les espaces, de se donner des alternatives, aussi et peut-être surtout, tenir compte des équilibres écologiques, des risques, des enjeux environnementaux. Le littoral aquitain est un espace en perpétuelle évolution.

C'est un véritable changement de posture qu'il s'agit d'opérer dans le cadre de l'aménagement durable du littoral aquitain. En faisant la part belle aux enjeux environnementaux, l'acte même d'aménager mais aussi de planifier doit être repensé.

Pour guider un aménagement innervé par les principes du développement durable, assurer le passage à un nouveau paradigme, le bureau d'étude a proposé deux grands principes :

- **répertoire de manière exhaustive les espaces-ressources du territoire** : parmi eux, les espaces ouverts occupent une place singulière et permettent d'orienter autrement la lecture du potentiel d'évolution et de structuration du territoire. Il s'agit des espaces naturels préservés, les espaces productifs exploités, les espaces récréatifs, consommés en tant que biens voire produits récréatifs et le plus souvent touristiques.
- **travailler sur la mise en réseau des espaces-ressources et le développement des complémentarités.** La complémentarité, notamment entre les fonctions qu'exercent ces espaces et les usages dont ils se font les supports, appuyée sur la mise en réseau, permet d'instaurer davantage de solidarité. La mise en réseau des espaces-ressources peut ainsi contribuer à mieux gérer la fréquentation humaine voire à diminuer la pression exercée sur certains milieux, fragiles.

Libérer l'espace littoral de la pression la plus forte doit être considéré comme une opportunité et non une contrainte, une ouverture permettant d'envisager d'autres possibles et voies de développement dans le déploiement d'une stratégie rétro littorale.

La question des vocations et usages des espaces ouverts engage tout autant à prendre en compte l'habitant, le touriste que le visiteur. Il ne s'agit pas de proposer un modèle mais bien de s'immerger dans les spécificités des sites. C'est par cette voie qu'il semble possible d'apporter une réponse à la fois précise, territorialisée et cohérente vis-à-vis des enjeux qui s'imposent à l'échelle du littoral entier. Ces espaces constituent la ressource de chaque territoire et méritent d'être considérés et mieux appropriés par les décideurs, les représentants institutionnels, les acteurs de l'économie et ceux de la société civile en général. Cela signifie :

« Donner à voir et à connaître » le territoire de la station dans toute son ampleur et sa diversité, pour des usages touristiques et récréatifs respectueux. C'est par exemple la mise en valeur du Grand Site du Delta de la Leyre à Audenge, ou du triptyque FLO (Forêt-Lac-Océan) à Mimizan.

« Se déplacer et découvrir », grâce à la mobilité durable, en variant les modes de transport et en multipliant les cheminements et les réseaux doux. Le grand sentier de l'Uhabia à Bidart ou encore les interconnexions au sein de l'archipel mimizanais illustrent ce principe.

« Ménager les habitats », en développant une nouvelle compétence pour construire, mais aussi renouveler l'existant, inventer d'autres formes d'hébergement touristique. C'est la consolidation du tissu historique à Audenge, plutôt que son étalement ; ou encore la structuration du pôle lacustre de Mimizan autour d'un ensemble de nouveaux hébergements respectueux des lieux.

Enfin, le changement ne peut s'opérer que dans la mobilisation d'un tryptique : le projet local, les acteurs, les normes et les outils. Pas de projet pertinent, sans acteurs en capacité de le porter, ni sans normes et outils. Et inversement, pas d'acteurs mobilisables, normes qui prennent du sens sans projet pertinent.

C'est à partir de ce cadre qu'un ensemble de principes d'intervention et de propositions ont été faites sur chaque site test. Les opérations prioritaires ont été sélectionnées par un comité de pilotage et précisées dans le cadre de fiches outils précisant les acteurs à mobiliser, la faisabilité technique et financière, les contraintes réglementaires afin d'enclencher la phase opérationnelle".



# LES QUATRE PILIERS POUR PASSER À L'ACTION

## UN PROJET POUR CHAQUE STATION ET SA VISION ELARGIE

Le projet, **c'est quand on réfléchit avant d'agir** : un principe élémentaire que la plupart des collectivités territoriales connaissent et pratiquent, mais auquel il est bon de se référer inlassablement. Le projet permet de construire patiemment la nature du problème qu'on veut résoudre, et de ne pas se tromper d'enjeu. Il est l'expression la plus juste de la mission des élus locaux, et une condition indispensable pour conduire le travail de l'administration locale et des services. Sans travail sur le projet, il est hasardeux d'entreprendre des opérations significatives au sein de la station car alors on avance « à l'aveugle ». **Le projet transforme la station, et la station transforme le projet** : le projet reste un processus ouvert, même s'il faut, grâce à lui, passer à l'acte par des opérations et des programmes dont il donne le sens.

## LE DEBAT PUBLIC ET PROSPECTIF

Le débat est constitutif du projet, mais chacun son rôle et sa légitimité : les citoyens pour donner leur avis, faire des propositions, faire entendre la diversité de leurs attentes, et les élus pour conduire le projet, arbitrer des choix, assumer des responsabilités. Le débat est **un effort collectif de projection** : projection dans un ensemble de questions qui font qu'aucune réponse n'est simple et immédiate ; projection dans un ensemble de contraintes dont il faut prendre connaissance ; projection dans un avenir que personne ne maîtrise entièrement. Le débat n'est pas forcément fructueux parce qu'il est public, il est bénéfique parce qu'il est collectif, et qu'il **fait bouger les points de vue** de tous ceux qui y participent.

## DES TABLES D'ACTEURS ET DES MARGES DE MANŒUVRE

Tous les acteurs évoluent dans un système de contraintes qui leur est propre : contraintes du marché, contraintes réglementaires, contraintes techniques, contraintes d'usages, contraintes dans le temps ou l'espace... La somme brute des contraintes est la mécanique classique de stérilisation des projets. Le projet ne peut pas être le constat de tout ce qu'on ne peut pas faire. Assouplir les contraintes, revoir leur nécessité concrète, en négocier les termes, s'adapter à des situations locales, trouver des contreparties, faire mûrir ensemble les blocages pour les dépasser : telle est la pratique du projet qui implique que les acteurs soient co-présents, clairs et sincères dans leurs intentions et leur possibilité, mais aussi désireux d'**avancer vers un objectif commun**.

## DES CHANTIERS EXPERIMENTAUX ET EXEMPLAIRES

Par définition l'innovation dérange. Elle n'est jamais d'emblée acceptée et adoptée. Elle doit faire la preuve de sa légitimité, et c'est bien normal. **L'innovation est un apprentissage** qui procède par bonnes surprises. Encore faut-il les rendre possibles, puis désirables et reproductibles. Les nouvelles façons d'aménager durablement les stations littorales aquitaines ne viendront pas « toutes casquées » de modèles parfaits à reproduire. **L'innovation passe par l'audace** et seuls des chantiers résolument expérimentaux peuvent lui laisser la marge de liberté nécessaire. Non pas une liberté totale : le projet, le débat collectif, les tables d'acteurs ouvrent et balisent le champ de l'innovation. C'est à cette condition que l'expérimentation peut devenir exemplaire.



# LA PAROLE DES ACTEURS

---

## Olivier DEGOS - DGA Pôles Agriculture, Développement Durable, Tourisme - Conseil Régional d'Aquitaine

"La politique en faveur du tourisme de la Région Aquitaine s'inscrit dans un ancrage territorial fort auprès des collectivités. Nous participons depuis plusieurs années à l'amélioration des conditions de sécurité, d'accueil et de préservation des espaces situés avant et sur la plage. Ce sont des lieux emblématiques, supports d'une pression touristique et récréative intense, qui nécessitent une vigilance particulière. Si les plages constituent le cœur de l'offre touristique littorale, les services et les aménagements urbains sont aussi un facteur économique et d'attractivité pour le littoral. Les stations qui vieillissent, dont les équipements se dégradent, où les mobilités ne sont pas repensées, attirent moins les investisseurs ; le risque est de voir l'offre se dégrader progressivement.

La Région Aquitaine, membre du GIP Littoral, avait donc des attentes fortes sur le travail mené sur les trois sites d'Audenge, Mimizan et Bidart, ainsi que sur la production du « référentiel d'innovation » : Comment une station littorale peut faire évoluer, dans le temps, son organisation urbaine, ses mobilités, son attractivité et sa saisonnalité en s'appuyant sur un projet partagé et global ? Quelles sont les mesures sur lesquelles l'intervention publique va faire effet levier ? Comment mieux intégrer l'économie touristique dans la dynamique locale et dans le projet environnemental ?... Nous souhaitons ainsi capitaliser sur les sites pilotes et faire émerger une boîte à outils - le référentiel d'innovation - capable de constituer un document d'accompagnement de l'ensemble des collectivités littorales dans la stratégie d'adaptation de leur territoire."

## Emmanuel ALZURI – Maire de Bidart

"Au lancement de la démarche Aménagement Durable des stations, l'équipe municipale avait une vision assez précise de son projet : créer un cheminement le long des berges de la vallée de l'Uhabia et reconquérir l'espace délaissé de l'embouchure. Ce que nous a apporté la réflexion avec le bureau d'étude et les partenaires, c'est une autre façon de considérer notre projet, notre territoire en nous donnant une vision globale des enjeux. Nous avons mieux perçu le potentiel de cette vallée : son rôle de rotule entre les 2 agglomérations de Bayonne et de Saint Jean de Luz, celui de lien avec les campings et les communes rétro littorales. La géographie de la vallée de l'Uhabia peut ainsi jouer un rôle d'apaisement dont nous avons besoin notamment pendant la période estivale.

En prendre conscience, c'est aussi se donner des arguments pour penser une programmation ambitieuse d'activités de loisirs, de sport, de nature, pour envisager demain la réouverture d'un arrêt ferroviaire, ou pour créer de nouveaux accès cyclables. La commune avait aussi une réelle volonté de construire le projet avec les habitants. Nous avons donc organisé « une journée de l'Uhabia ». Ces échanges ont permis d'affiner la programmation, et surtout de mieux comprendre comment les Bidartais percevaient et pratiquaient le lieu. Pour exemple, les élus sont toujours très prudents sur la mise en place de stationnements payants ou la suppression progressive de la voiture au plus près des plages, alors que la majorité des habitants sont prêts à changer leurs habitudes, à la condition qu'on leur propose de vraies alternatives. Et c'est bien notre mission de penser des projets qui s'inscrivent dans ces nouveaux principes d'aménagement."

## Guillemette ROLLAND - Déléguée Régionale du Conservatoire du Littoral

"Le Conservatoire du littoral, propriétaire des Domaines de Certes et de Graveyron sur la commune d'Audenge a participé avec beaucoup d'intérêt à l'étude sur l'Aménagement durable des stations et en particulier sur le volet audengeois. Ces domaines endigués ont pour vocation d'accueillir un public local et touristique en conciliant les loisirs des uns avec des activités économiques pour d'autres (éleveur, pêcheur, ostréiculteur). Ancrés dans le territoire ils donnent le ton au profil écotouristique de la commune qui peut ainsi se démarquer du tourisme pratiqué de l'autre côté du Bassin d'Arcachon et profiter de sa proximité avec Bordeaux.

Les axes de développement soulevés (intensifier la centralité, privilégier les mobilités douces, requalifier le camping actuel...) sont totalement dans la vision territoriale du Conservatoire dont les terrains font le lien entre l'accès au littoral, le port, le centre ville et d'autres domaines endigués, encore propriété privées. C'est déjà l'esquisse d'une approche « Grand site » favorable à la commune d'Audenge mais également aux communes voisines."

# SOURCES ET RESSOURCES

---

## 1. ENVIRONNEMENT : LA CÔTE BOUGE, ON DOIT S'ADAPTER

MORLEO Bruno, « Kiruna : une ville entière poussée à déménager », Site URBANEWS, publié le 24 octobre 2014

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie : Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte Vers la relocalisation des activités et des biens, juin 2012

Actes du Colloque international « Connaissance et compréhension des risques côtiers : Aléas, Enjeux, Représentations, Gestion », ANR COCORISCO, ainsi que le LABEX Mer, l'Université de Bretagne Occidentale, Brest Métropole Océane, le Conseil Général du Finistère et la Région Bretagne, mai 2014

### Sites consultés :

- Site de l'agence d'architecture WHITE
- Site du GIP Littoral Aquitain – travaux sur la gestion de la bande côtière et la relocalisation

## 2. TOURISME : A CHAQUE STATION SON EXPÉRIENCE

ARSENAULT Nancy, « L'expérience mémorable, Élément de différenciation de la marque, L'exemple du Canada », Revue ESPACES n°321- Novembre-Décembre 2014, pages 52 à 56

HOUNSLOW Diana, « Grand Site des Deux-Caps, Les greeters du Pas-de-Calais font découvrir "leur" grand site » Revue ESPACES n°109- Juillet 2011

### Sites consultés :

- Site de Caperace Cultural Adventures

## 3. MÉTROPOLISATION : LA STATION VIT TOUTE L'ANNÉE

Conseil Régional Aquitaine, « Politique régionale de développement de l'Économie Sociale et Solidaire et de l'innovation sociale en Aquitaine », 2013

DRUHEN Xavier, « Saint-Jean-de-Monts s'organise en cluster pour construire la station de demain » Revue ESPACES n°312- Mai- Juin 2013

### Sites consultés :

- Site Atout Saison, « La maison du travail saisonnier Narbonne-Béziers »
- Site du GIP Littoral Aquitain : "Caractérisation des dynamiques territoriales sur le littoral Aquitain"

## 4. DESTINATION PLEIN AIR : L'ATLANTIQUE AQUITAIN À CIEL OUVERT

CADORET Anne, LAVAUD-LETILLEUL Valérie, « Des « cabanes » à la « cabanisation » : la face cachée de l'urbanisation sur le littoral du Languedoc-Roussillon », Espace populations sociétés, 2013/1-2 | 2013, 125-139.

SAUVAIRE Bernard, « Les campings indépendants n'ont pas dit leur dernier mot ! », Enquête Structuration du secteur du camping, Revue Espaces n° 311- mars-avril 2013

### Sites consultés :

- CJ Builds, fiche "Marika-Alderton House: Northern Territory, Australia: 1994"
- O.Z.E.TECTURE fiche "Marika-Alderton House"
- Site d'Huttopia

## 5. LA PLAGE : PRATIQUER L'OCÉAN DEMAIN

GUIBERT Christophe ; « La plage, un espace convoité, Exemples de régulations politiques dans les Landes et à Lanzarote », Revue ESPACES n°319- Juillet-Aout 2014

ALCARAZ Marc, « « Vamos a la playa », Une application pour aller à la plage », Revue Espaces Valorisation touristique de la plage, Espaces 319, juillet-aout 2014, page 124

Conseil Régional Aquitaine - Etude « Le potentiel touristique de la pratique du surf en Aquitaine », Edition 2013, commanditée par le Conseil Régional Aquitaine.

#### **Sites consultés :**

- Site du GIP Littoral Aquitain, Stratégie régionale Schéma Plan Plage, Octobre 2010
- Site du GIP Littoral Aquitain, Poste de secours innovant en bois, 29 juillet 2014

## **6. LA FORÊT, LE LAC : LA STATION LITTORALE DANS TOUTE SON ÉPAISSEUR**

BOSSANNE Philippe, « L'innovation, moteur de la stratégie alternative d'Huttopia, Enquête Structuration du secteur du camping, Revue Espaces 311, mars-avril 2013

#### **Sites consultés :**

- Site officiel de la SEPAQ : [www.sepaq.com](http://www.sepaq.com)

## **7. MOBILITÉ : EN VACANCES ON OUBLIE SA VOITURE**

BOURDEAU Philippe, « Les défis environnementaux et culturels des stations de montagne, Une approche à partir du cas français, TEOROS Revue de recherche en tourisme n°27-2, Les grands équipements touristiques, 2008, pages 23-30

RDTL, « Bilan de fréquentation des Navettes plages Côte landes nature été 2014 », octobre 2014

#### **Sites consultés :**

- Site du réseau de transports collectifs BAIA : [www.baia-eho.fr/](http://www.baia-eho.fr/)
- Site de la COBAS : [www.agglo-cobas.fr](http://www.agglo-cobas.fr)
- Site des Rodalies de Catalogne : [www.gencat.cat/roalies/planol\\_en.htm](http://www.gencat.cat/roalies/planol_en.htm)
- Site Transports de l'Agglomération de Montpellier- Vélomag' : [www.tam-voyages.com/](http://www.tam-voyages.com/)
- Site de la Communauté de Communes Côte Landes Nature : [www.cc-cln.fr/](http://www.cc-cln.fr/)
- Site de Côte Landes Nature Tourisme : [www.cotelandesnaturetourisme.com](http://www.cotelandesnaturetourisme.com)
- Site du programme ALPINE PEARLS : [www.alpine-pearls.com/](http://www.alpine-pearls.com/)

## **8. PATRIMOINE BÂTI : DU NOUVEAU AVEC DE L'ANCIEN**

GIP Littoral Aquitain, « Rapport Tourisme social et foncier », 2014

#### **Sites consultés :**

- Site de l'agence d'architecture GRONTMIJ : <http://grontmij.be/>
- Site de Quicksilver : <http://quicksilver.fr/surf/surfcamps/france/hossegor-surf-club.html>

## **9. HAUTS-LIEUX : PRODUIRE LES MARQUEURS DE DEMAIN**

Revue ESPACES, « Nantes, la ville dont il faut faire l'expérience », entretien avec JEAN BLAISE, Directeur général de la SPL Le Voyage à Nantes, Revue Espaces n° 321- Novembre-Décembre 2014

#### **Sites consultés :**

- Site du Conseil Général des Landes – La réserve naturelle du Courant d'Huchet : [www.tourismelandes.com/lieux-visites-fleurs/leon/reserve-naturelle-du-courant-d-huchet](http://www.tourismelandes.com/lieux-visites-fleurs/leon/reserve-naturelle-du-courant-d-huchet)
- Site officiel du tourisme de Nantes Métropole : [www.nantes-tourisme.com/hebergement/villa-cheminee-tatzunishi-757.html](http://www.nantes-tourisme.com/hebergement/villa-cheminee-tatzunishi-757.html)

## **10. URBANISATION : LES NOUVEAUX PRINCIPES DURABLES**

URCAUE Aquitaine, « VIKKI, Création d'un nouveau quartier résidentiel écologique », Fiche synthèse de voyages d'études

CAUE de l'Hérault, « Habiter sans s'étaler, les lotissements résidentiels, pour une composition urbaine et paysagère de qualité dans l'Hérault », carnet 2, janvier 2008

# SOURCES ICONOGRAPHIQUES

---

## CRÉDIT PHOTO

Pages : 6-7 ; 12-13 ; 14-15 ; 36-37 ; 40-42 ; 42-43 ; 62 : © **Franck Hulliard / INterland**

Page 8 : © **GIP Littoral Aquitain**

Page 16 : © **Agence White arkitekter**

Pages 17 : © **fabriqA architectes-Cyril Chirandini**

Pages 18-19 : © **eyxior.com**

Pages 22-23 : © **Claude Cormier / Sugar Beach Toronto**

Pages 23 ; 38 ; 62 : © **AUDAP / A'URBA / CG Landes / GIP Littoral Aquitain**

Pages 26-27 : © **lamouchotte.fr**

Pages 28-29 ; 38 : © **Huttopia www.cityvox.fr / www.authentikcanada.com**

Page 30 : © **Glenn MURCUTT www.ozetecture.org/**

Page 31 : © **Manon Loisel**

Pages 32-33 : © **Detroit Publishing Company www.shorpy.com/**

Page 34-35 : © **Raffael Taieb**

Page 44 : © **Côte Landes Nature Tourisme Logo**

Page 45 : © **Alpine Pearls www.alpine-pearls.com/**

Page 46-47 : © **F.Betermin www.cocopaq.com/**

Page 50-51 : © **Andrea Pertoldeo, DD&M archive - Landscape architecture Pradamano. Square di dato meninno architetti associate.**

Page 52 : © **Grontmij Belgium**

Page 53 : © **Nicolas Froment**

Pages 54-55 ; 57 : © **Le voyage à Nantes www.nantes-tourisme.com**

Page 56 : © **Bureau d'études Bois Structure www.b2s-structures-bois.fr**

Pages 58-59 : © **consoglobe.com**

Page 60 : © **URCAUE Aquitaine- synthèse de voyages d'études**

## CONCEPTION

**CONCEPTION: ACADIE**

**MARTIN VANIER, MANON LOISEL, RAFFAEL TAIEB**



Le Groupement intercommunal Littoral Agglo est un outil opérationnel permettant de assurer le pilotage global et d'être porteur de projets de littoral équilibré. C'est un instrument de gouvernance créé dans l'optique d'administrations pilotées par Nicolas Lagarde, vice-président du Conseil régional d'Agglo. Ses membres sont 70 communes et l'ensemble des collectivités territoriales du littoral agglo.



Littoral Agglo est financé par le conseil régional d'Agglo,  
littoral Agglo est financé par le conseil régional d'Agglo,  
avec le Fonds européen de développement régional (FEDER).

#### MEMBRES DU GIP :

Communes de l'Etat en agglo, conseil régional d'Agglo, Agglomération de la Grande Agglomération des Landes, Agglomération des Pyrénées Atlantiques, communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, communauté d'agglomération Côte Basque-Arros, communauté d'agglomération Sud Pays Basque, communauté de communes de la Vallée de la Nive, communauté de communes des Landes Atlantiques, communauté de communes de la Vallée de la Nive, communauté de communes du Bassin d'Arcachon Nord, communauté de communes des Landes Libres, communauté de communes de Mimizan, communauté de communes Côte Landes Nature, communauté de communes d'Arros-Madiran Côte Sud, communauté de communes de Béthune.

[www.littoralagglo.fr](http://www.littoralagglo.fr)

LITTORAL AGGLO

